das AUTO MOTOR UND SPORT

Großes Ausstellungsheft



TEST VW 1956

ALLE NEUEN AUTOS

DER LETZTE GRAND PRIX MIT MERCEDES

HEFT 20

STUTTGART, 24. SEPTEMBER 1955

Preis DM 2.—

Gut über den WINTER kommen!

Jetzt naht die härteste Zeit für Ihren Wagen. Er wird sie nur dann gut überstehen, wenn ihm der Schutz zuteil wird, den er jetzt braucht. Lassen Sie Ihr Fahrzeug „winterfest" machen! An den ESSO-Stationen ist man jetzt besonders auf die folgenden Arbeiten eingestellt:

- **Motor-Ölwechsel**
- **Getriebe- und Differential-Ölwechsel**
- **Fahrzeug abschmieren**
- **Karosserie-Pflege**
- **Glysantin auffüllen**
- **Batterie prüfen**
- **ggf. Kühlerhaube anbringen**
- **Scheibe mit Klarsichtmittel behandeln**
- **Wagenbeleuchtung prüfen**
- **Zündkerzen prüfen**
- **Scheibenwischer prüfen**
- **Reifenüberprüfung**

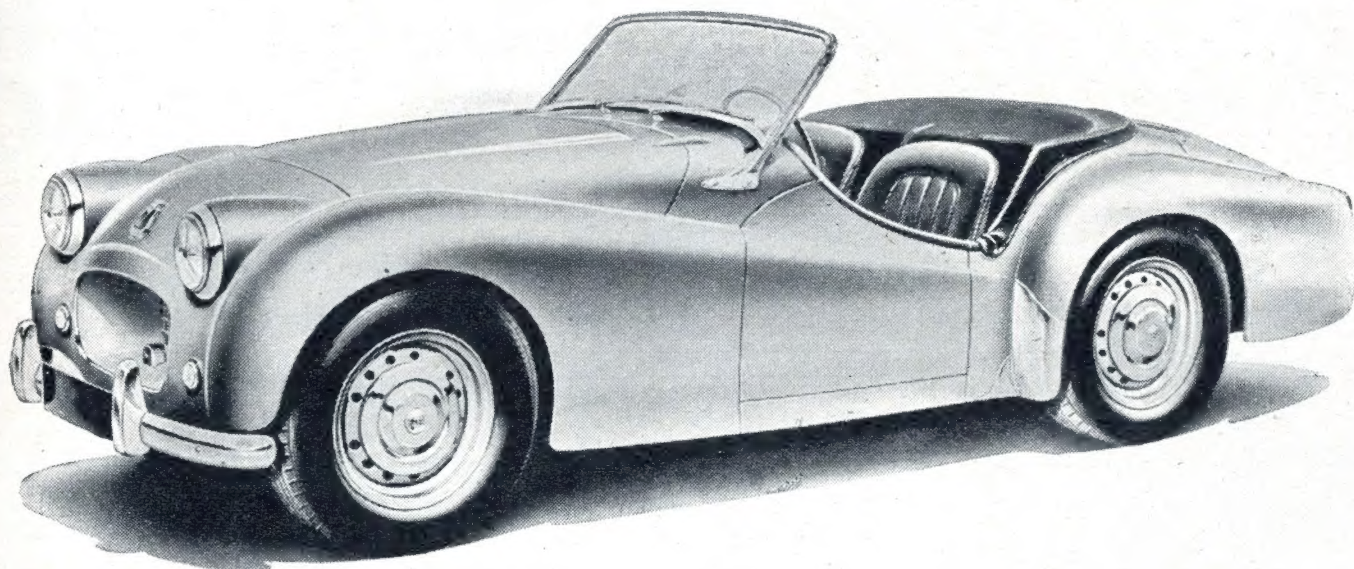
Warten Sie nicht bis es zu spät ist.

Kommen Sie so bald wie möglich.



Fahr zur ESSO-Station!

TRIUMPH-SPORT



Der schnelle, schnittige Sportwagen mit dem rasanten Anzug

1,9 l; 90 PS, Spitzengeschwindigkeit über 170 km/st. Norm-Verbrauch 8,8 l/100 km. Großer Gepäckraum im Heck des Wagens und hinter den Sitzen.

DM 9975.— verzollt frei Krefeld, lieferbar mit abnehmbarem Stahldach zum Mehrpreis von DM 1000.—

Außer anderen überragenden Erfolgen bei internationalen Rallies und Zuverlässigkeitsfahrten belegte Triumph die ersten 3 Plätze bei der Rallye Lüttich-Rom-Lüttich 1955 in der Klasse 1300-2000 ccm. Bei dieser schwersten aller Rallies erreichten von 143 gestarteten Mannschaften 56, von 10 gestarteten Triumph 8 das Ziel.

Vertretungen und Kundendienst im Bundesgebiet:

Aschaffenburg, Fischer & Co., Automobilhaus, Hanauer Str. 44 b
Baden-Baden, Bahnhofs-Großgaragen G.m.b.H., Nähe Stadtbahnhof
Berlin-Halensee, Hanko-Industrie- u. Handelsges., Katharinenstr. 11–12
Bad Kreuznach, Weber & Co., Ingelheimer Str. 14
Berlin W 35, Fritz Wenk, Bülowstr. 15
Bielefeld, Carl Stratemann, GMBH., Hermannstr. 5–7
Bitburg/Eifel, Emmel & Co., Saarstr. 8
Bonn/Rhein, Auto-Rische, Viktoriastr. 22–24
Braunschweig, Willy Könnecke, Kurze Str. 1
Bremen, Werder-Automobil-Ges., Kersting & Co., Steinstr. 7–25
Dortmund, Wilh. Schließer K. G., Schwanenstr. 32
Düsseldorf, Walter Schmitz, Jahnstr. 43
Gießen/Lahn, Autohaus Mohr, Inh. Heinrich Mohr, Grünebergerstr. 85–87
Hamburg 24, Richard Urbanek, Ing., Mühlendamm 78–80
Hannover, Autohaus H. Bäte K. G., Ferdinandstr. 8
Heidelberg, Fritz Wenk, Bergheimer Str. 88
Kaiserslautern, British Motor Co., Mannheimer Str. 117–119
München 15, Adolf Wickenhäuser, Schwanthalerstr. 36
Münster/Westfalen, Westfälische Automobil-Handels G. m. b. H., Bohlweg 11
Nürnberg, Franz Huber, Bucherstr. 129
Pirmasens, Auto Herzog, Herzog & Co., Buchsweiler Str. 8–10
Stuttgart, H. W. Wallat & Co., Paulinenstr. 15–17
Trier, Anton & Bayer, Ausoniusstr. 1
Wiesbaden, Autohaus Nerotal, Ing. Ernst Seibert, Taunusstr. 52
Würzburg, Heinrich Rotthäuser, Mergentheimer Str. 31
Wuppertal-Elberfeld, Arthur Bovenkamp, Wiesenstr. 1–3

Generalimporteur

WALTER HAGEN & CO. G.M.B.H.

Krefeld, Ostwall 103-105, Telefon 28171   **Frankfurt, Eschersheimer Landstr. 42, Telefon 58698**

IAA Frankfurt, Halle 1a, Stand 28

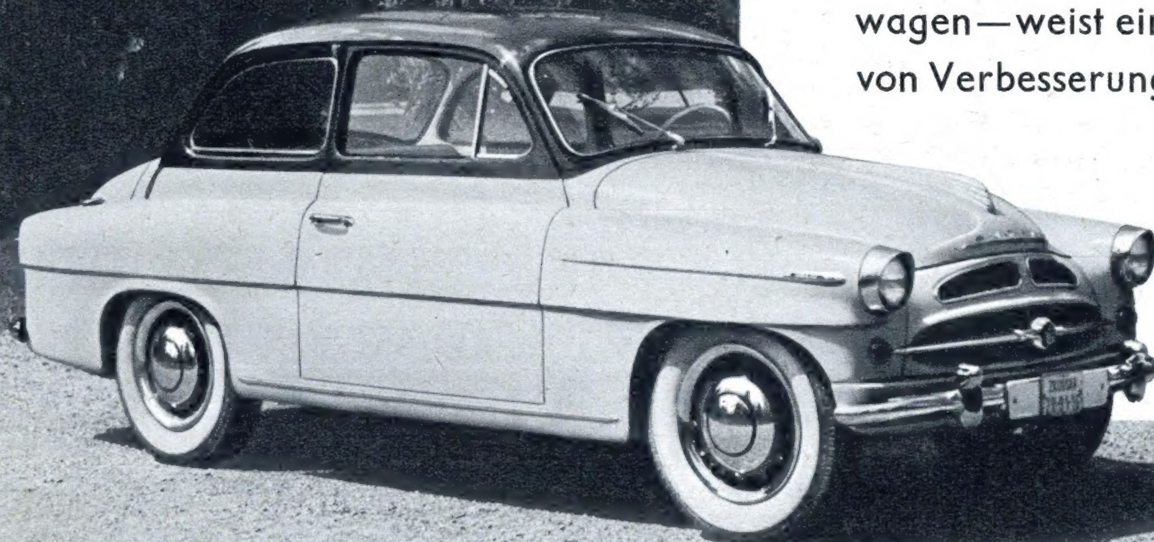
Neues Mitglied der berühmten Familie -

ŠKODA 440

- noch schneller (115 km/st)
- noch kraftvoller (40 PS)
- noch sparsamer (7 l/100 km)

Besichtigen Sie ihn
auf dem Frankfurter Autosalon!

Auch die Type SKODA 1200 — ein äußerst bequemer Familienwagen — weist eine ganze Reihe von Verbesserungen auf.



Importeur und Generalvertretung für Süddeutschland:

KÖNIGIN-GROSS-GARAGE
Auto-Pachtner
MÜNCHEN 23
Kaulbachstraße 82—86

Importeur und Generalvertretung für Norddeutschland:

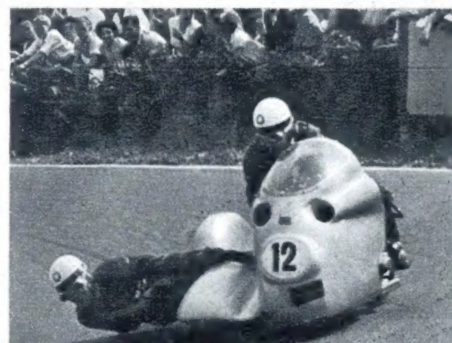
ASCHOFF & CO. GMBH
KREFELD
Oppumer Straße 67—69

MOTOKOV
PRAHA — TSCHECHOSLOWAKEI



Auf FULDA-Reifen zur Weltmeisterschaft!

Willi Faust und Karl Remmert fuhren in diesem Jahr mit ihrem Seitenwagengespann von Erfolg zu Erfolg und errangen in phantastischer Manier auf FULDA-Serienreifen, wie sie über den Reifenhandel im Bundesgebiet verkauft werden, die Weltmeisterschaft.
FULDA-„Rasant" und FULDA-„Rasant N", als Serienreifen für den üblichen Alltagsgebrauch hergestellt, bewährten sich in den Materialschlachten reifenfressender Rennen hervorragend. Das sind Reifen, denen auch Sie blindlings vertrauen können.



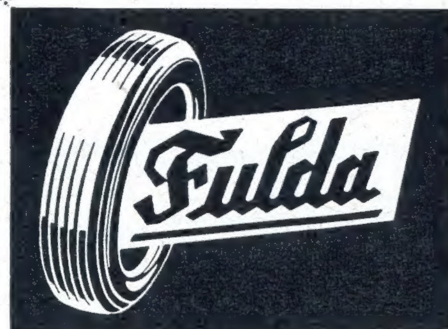




Links und oben:
Das Können der Weltmeister Willi Faust und Karl Remmert zeigt sich besonders auf kurvenreichen Rennstrecken.

Mitte:
FULDA-„Rasant N" und FULDA-„Rasant", die Reifen der Weltmeister

FULDA-Reifen halten und greifen



GUMMIWERKE FULDA K.G.a.A. FULDA

Schaltsicher im Gefälle



Allsynchron-Getriebe



ZAHNRADFABRIK FRIEDRICHSHAFEN AG

Steuer, Recht, Versicherung

Autos dürfen auf den Schienen halten

Der Kraftfahrer, der sich nach links einordnet und dabei auf die Straßenbahnschienen zu stehen kommt, wird von den hinter ihm bremsenden Straßenbahnführern zum mindesten „rücksichtsloser Fahrer" genannt. Zu Unrecht, denn das Oberlandesgericht Hamm hat erst kürzlich wieder festgestellt (2 Ss 1314/54), daß es an dieser Fahrweise eines Kraftfahrers nichts zu beanstanden gibt. „Wer nach links abbiegen will", so entschied das Gericht, „hat zunächst in den Rückspiegel zu sehen, ob etwa ein anderer Verkehrsteilnehmer gerade zum Überholen angesetzt hat, sodann das Fahrtrichtungsänderungszeichen zu geben, sich zügig möglichst weit nach links zur Straßenmitte einzuordnen und dort zu warten, wenn dies der Gegenverkehr erfordert." Von dieser Verkehrsregel mache das Gesetz auch für den Stadtverkehr keine Ausnahme. Der Kraftfahrer dürfe in einem solchen Falle also auch auf Straßenbahnschienen in der Mitte der Straße halten, und dies selbst dann, wenn hinter ihm eine Straßenbahn komme und seinetwegen bremsen müsse. Darüber dürfe sich die Straßenbahn nicht beschweren, denn ihre Gleisanlagen stünden, von den Verkehrsinseln abgesehen, notwendigerweise auch der Benutzung durch andere Verkehrsteilnehmer zur Verfügung. „Natürlich muß beim Einordnen darauf Rücksicht genommen werden, daß die Straßenbahn schienengebunden ist, nicht ausweichen kann und auch einen längeren Bremsweg hat. Das Einordnen darf daher nicht in einem so kurzen Abstand von einer sich nähernden Straßenbahn erfolgen, daß diese gefährdet wird." Dr. G.

Verkehrssünder muß 400 m Autobahn-Rasenstreifen bezahlen

Sehr streng haben kürzlich die Richter des Landgerichts Düsseldorf einen Fahrzeugbesitzer für einen von ihm verschuldeten Verkehrsunfall haften lassen. Unglücklicherweise war er gerade an einer nur einbahnig befahrbaren Stelle der Autobahn auf einen Lastwagen aufgefahren, dessen Anhänger sich sofort querstellte und die ganze Fahrbahn versperrte. Da die Polizei auf sich warten ließ, wurde die Fahrzeugschlange hinter der Unfallstelle immer länger. Schließlich riß einigen Fahrern die Geduld. Sie umfuhren über den mittleren Grünstreifen der Autobahn das Verkehrshindernis; ihr Beispiel machte alsbald Schule. Der Leidtragende war der Grünstreifen, der auf einer Strecke von etwa 400 Metern völlig niedergewalzt wurde.

Für diese Schäden machte die Autobahnverwaltung nun den Verkehrssünder verantwortlich. Das Amtsgericht hatte die Klage abgewiesen, weil es der Überzeugung war, der verklagte Autobesitzer habe nicht voraussehen können, daß andere Verkehrsteilnehmer in so undisziplinierter Weise den Grünstreifen benutzen würden. Das Landgericht Düsseldorf war jedoch anderer Ansicht. Es verurteilte den Autobesitzer im Berufungsprozeß zum vollen Schadenersatz (6 S 354/54). Begründung: Die Beschädigung des Grünstreifens sei eine Unfallfolge, für die der am Unfall Schuldige ebenfalls einzustehen habe. Dr. G.

Wer haftet für Unfälle bei Motorradrennen?

Das schwere Unglück beim Autorennen von Le Mans verleiht einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Bremen besondere Aktualität, die sich mit der Verantwortung für Unfälle bei Motorradrennen befaßt. Das Bremer Gericht hat in einem Schadenersatzprozeß entschieden (I U 357/53), daß der Veranstalter eines Motorradrennens für einen Unfall nicht haftet, wenn er für die technische Durchführung einen sorgfältig ausgewählten und überwachten Rennleiter angestellt hat. In dem Bremer Fall war der Rennleiter von der „Obersten Motorradsportkommission" bereits 1951 zum „Sportkommissar, Rennleiter und technischen Abnahmekommissar" ernannt worden. Bis zu dem Rennen, bei dem sich der Unglücksfall ereignete, hatte der Rennleiter etwa 50 Rennen geleitet. Damit habe, so entschieden die Richter, der Veranstalter des Rennens bei der Auswahl des Rennleiters jede nur denkbare Sorgfalt angewandt und hafte für den Unfallschaden nicht.

In der gleichen Entscheidung stellte das Bremer Gericht ferner fest, daß sich ein Verschulden der Rennleitung auch nicht daraus herleiten lasse, daß sie das Rennen nicht wegen regnerischen Wetters abgesagt habe.

Dagegen wurde der Rennfahrer, der mit seiner Maschine ins Schleudern geraten war und einen etwa drei Meter von der Rennbahn entfernt stehenden Zuschauer tödlich überfahren hatte, zur Schadenersatzleistung an die Witwe und die Kinder des Getöteten verurteilt. Er habe nämlich den Unfall dadurch verschuldet, daß er auf der provisorischen Rennbahn — das Rennen fand auf einem Flughafengelände statt — mit seiner Beiwagenmaschine in einer Kurve als dritter zu überholen versuchte. Dabei war der Rennfahrer, wie ein Sachverständiger bei der Rekonstruktion des Unfalles feststellte, zu weit nach außen gekommen und mit dem Seitenwagenrad auf die Grasnarbe der Sicherheitszone neben der betonierten Rennbahn geraten. Dadurch wurde das Schleudern der Maschine ausgelöst, die in die Zuschauer raste und einen Menschen tötete. Im Urteil heißt es, er hätte sich bei diesem Überholungsmanöver bewußt sein müssen, daß er damit leichtsinnig die hinter dem 6½ Meter breiten Sicherheitsstreifen stehenden Zuschauer gefährdete. Er habe es bei dieser Art des Überholens in Kauf genommen, die Gewalt über seine Maschine zu verlieren. „Wenn auch an einen Rennfahrer nicht die gleichen Maßstäbe hinsichtlich seiner Sorgfaltspflicht angelegt werden können wie an einen gewöhnlichen Kraftfahrer, so hat von dem Rennfahrer doch erwartet werden müssen, daß er mit der Sorgfalt eines ordentlichen gewissenhaften Rennfahrers fuhr", heißt es wörtlich im Urteil. In diesem Sinn, nämlich im Verhältnis zum ordentlichen und gewissenhaften Rennfahrer, habe der Fahrer der Unglücksmaschine seine Sorgfaltspflicht verletzt. Ausdrücklich widersprach das Gericht der Auffassung eines Sachverständigen, der gemeint hatte, ein Rennfahrer könne bei seiner Fahrweise mit dem Vorhandensein der Sicherheitszone rechnen und auch auf den Sicherheitsstreifen fahren, wenn es die Situation erfordere, insbesondere um den Sieg zu erringen. Eine solche Fahrweise könne auf keinen Fall gebilligt werden. Daran ändere auch der Hinweis nichts, „daß solche Rennen um sehr erheblicher wirtschaftlicher Zwecke willen (Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Kraftfahrzeugbaus) unbedingt notwendig" seien, entschied das Oberlandesgericht Bremen. Der verurteilte Rennfahrer braucht jedoch nur die Hälfte des entstehenden Schadens zu tragen. Der getötete Zuschauer habe den Unfall zu 50 Prozent mitverschuldet, weil er auf den 6,50 Meter breiten Sicherheitsstreifen getreten war und zusammen mit anderen Zuschauern in der Mitte der Sicherheitszone stand. Dr. G.

Straße dient in erster Linie dem Fahrverkehr

Die Fahrbahn einer Straße dient in erster Linie dem Fahrverkehr und nicht dem Fußgänger. Wenn ein Fußgänger auf der rechten Seite des Fahrdammes angefahren wird, so spricht der Beweis des ersten Anscheins für eine Unaufmerksamkeit des Fußgängers, nicht für ein Verschulden des Kraftfahrers. Das entschied in einem Grundsatzprozeß das Oberlandesgericht Neustadt a. d. Weinstraße. Die Richter begründeten damit die Schadenersatzpflicht einer Frau, die, ohne nach links und rechts zu sehen, über die Straße gelaufen war. Ein Motorradfahrer hatte sie dabei angefahren und sie hatte einen komplizierten Waden- und Schienbeinbruch davongetragen. Das Gericht sah in der Tatsache, daß die Fußgängerin trotz des besonders starken Straßenverkehrs nicht die nötige Vorsicht hatte walten lassen, ein so grobes Mitverschulden, daß es der Verletzten zwei Drittel des Schadens aufbürdete (1 U 183/54). Es hat dabei der Frau besonders schwer angekreidet, daß sie die Straße schräg überquerte. Das schräge Überqueren der Fahrbahn ist grundsätzlich verboten und als verkehrswidrig anzusehen. Als kürzester Weg quer zur Fahrbahn im Sinne der Straßenverkehrsordnung ist nur eine rechtwinklige Überschreitung des Fahrdammes anzusehen. Dr. G.

Abzug „neu für alt" in der Regel unzulässig

Die Praxis der Haftpflichtversicherungen, dem unfallgeschädigten Fahrzeugbesitzer bei der Auszahlung der Schadenssumme einen Abzug „neu für alt" zu berechnen, gibt häufig Anlaß zu Streitigkeiten. Dem Argument der Versicherungen, der Wert eines Fahrzeugs steige ganz erheblich, wenn nach einem Unfall bei der Reparatur die beschädigten alten Teile durch fabrikneue ersetzt würden, hat das Oberlandesgericht Köln grundsätzlich die Anerkennung versagt. Es entschied: „Der Wertzuwachs ‚neu für alt' wird in der Regel durch den Wertverlust ausgeglichen, den ein unfallbeschädigter Kraftwagen infolge der Unfallschäden über die Reparaturkosten hinaus erleidet" (9 U 320/54). Dieser Grundsatz gelte sogar dann, wenn der Besitzer des Unfallwagens diesen schlecht gehalten und gepflegt und deshalb zum Verkauf gestellt habe.

Gerade ein solcher Wagen sei nach einem Unfall und einer Reparatur nach der Verkehrsauffassung noch weniger wert. Er habe folglich durch die Reparatur keine Wertsteigerung erfahren, und mit dem Einbau von neuen Teilen sei dem Eigentümer kein unberechtigter Vorteil entstanden, den er durch einen Abzug von der Schadenssumme ausgleichen müsse. Dr. G.

Zur Bedeutung des Kraftfahrzeugbriefes

Der Kraftfahrzeugbrief dient in erster Linie der Sicherung des Eigentums. Er wird für jedes Kraftfahrzeug bei dessen erstmaliger Zulassung ausgestellt. Der ausgefüllte Kraftfahrzeugbrief ist beweiserhebliche Privaturkunde im Sinne des § 267 des Strafgesetzbuches. Zum Eigentumserwerb an einem Kraftwagen ist die Übergabe des Briefes nicht unbedingt erforderlich. Gleichwohl empfiehlt es sich dringend, beim Kauf eines Kraftwagens die Übergabe des dazugehörigen Briefes zu verlangen.

Im Handel mit Kraftwagen gilt das Eigentum und die Verfügungsberechtigung im allgemeinen nur dann als nachgewiesen, wenn der Brief vorliegt. Ergibt sich späterhin, daß der Verkäufer überhaupt nicht zur Verfügung über den Kraftwagen berechtigt war, erlangt der Käufer Eigentum am Kraftwagen nur dann, wenn er im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses gutgläubig war. Eine solche Gutgläubigkeit wird aber, wenn der Käufer den Wagen ohne Brief kauft, im allgemeinen nicht anerkannt, da es der Üblichkeit entspricht, daß im Handel mit Kraftwagen beim Erwerb des Wagens der Brief verlangt wird.

Mehrere Oberlandesgerichte haben sich in letzter Zeit mit den Folgen des Erwerbs eines gebrauchten Kraftwagens ohne Brief befaßt.

Wie zu dieser Frage neuerdings das Oberlandesgericht Koblenz mit Urteil vom 23. 2. 1955 — 1 U 309/54 — ausführt, ist die Übergabe des Kraftfahrzeugbriefes nicht schlechthin Voraussetzung für den Erwerb, insbesondere auch für den gutgläubigen Erwerb eines Kraftwagens. Die Übergabe des Briefes hat aber im Laufe der Zeit eine immer stärkere tatsächliche Bedeutung erlangt: „Wer ein gebrauchtes Kraftfahrzeug ohne Brief erwirbt, muß im Zweifelsfalle seine Gutgläubigkeit nachweisen. An diesen Nachweis sind strenge Anforderungen zu stellen."

Auch wenn ein Kunde einen gebrauchten Wagen einer bestimmten Fabrikmarke bei einem Autohändler kauft, der zum Verkauf von Wagen dieser Firma allgemein autorisiert ist, ist er für seinen guten Glauben nach den Ausführungen des Urteils beweispflichtig, wenn er das Fahrzeug ohne Übergabe des Briefes erwirbt. Der Kunde darf sich nicht ohne weiteres auf die Erklärungen des Händlers hinsichtlich des Verbleibens des Briefes verlassen.

Neuerdings hat sich der Bundesgerichtshof mit Urteil vom 11. 7. 1955 III ZR 178/53 mit der Bedeutung des Kraftfahrzeugbriefes befaßt. Der Bundesgerichtshof stellt eindeutig fest, daß die in dem Kraftfahrzeugbrief enthaltenen technischen Angaben keine Garantie darstellen.

Nach den Ausführungen des Urteils soll der Brief Handhaben zur Sicherung des Eigentums an Kraftwagen schaffen. Insoweit besteht die Bedeutung des Briefes vor allem darin, daß dessen Fehlen in der Hand des Veräußerers in der Regel den guten Glauben des Erwerbers bei einem Erwerb vom Nichtberechtigten ausschließt. Ferner soll der Brief statistische Unterlagen für eine Wirtschaftsforschung liefern, die für Maßnahmen wirtschafts- und verkehrspolitischer Art von Bedeutung ist.

Wie das Urteil ausführt, hat der Brief aber nicht die Aufgabe, durch seine Eintragungen die technischen Eigenschaften des Kraftfahrzeugs im privaten Rechtsverkehr auszuweisen und den Brief damit für den Erwerber eines Kraftfahrzeugs zu einem über das Fahrzeug ausgestellten Gewährleistungspapier zu machen. Der Käufer muß vielmehr, wie dies im Wirtschaftsleben die Regel ist, selbst auf die Beschaffenheit der Kaufsache achten und sie nötigenfalls durch einen Sachverständigen überprüfen lassen.

Wie das Urteil weiterhin feststellt, wird die erforderliche Betriebserlaubnis durch den Brief weder erteilt noch beurkundet. Der amtlich anerkannte Sachverständige, der bei der Zulassung eines Fahrzeugs im Brief zu bescheinigen hat, daß das Fahrzeug richtig beschrieben ist und den geltenden Vorschriften entspricht, ist dem späteren Erwerber des Fahrzeugs gegenüber nicht verpflichtet, darauf zu achten, daß die in dem Brief wiedergegebenen technischen Angaben richtig sind. Er verletzt daher diesem Erwerber gegenüber nicht eine ihm gegenüber einem Dritten obliegende Amtspflicht (§ 839 BGB), wenn er fahrlässig in dem Brief unrichtige technische Angaben über das Fahrzeug als richtig bescheinigt und das Fahrzeug in seiner tatsächlichen Beschaffenheit für den Erwerber wertlos ist. Der spätere Erwerber kann daher keinen Schadenersatz wegen Amtspflichtverletzung verlangen. Dr. Hoeres

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Unfall verhütet — 2 DM Strafe!

Auf Seite 30, Heft 18, schrieb Meck: „Unsere liebe Polizei beschäftigt sich viel zu viel mit rein formalen, für die Verkehrsnot oft völlig belanglosen Übertretungen . . ." Hierfür ein Beispiel:

Am Sonntag, 4. Sepember, befuhr ich die Autobahn Köln—Hannover. In der Gegend von Duisburg Schilder: „Achtung, 400 m, langsam fahren". Ich mäßige meine Geschwindigkeit und bremse leicht, um von meinen 130—140 km auf etwa 80—90 km herunterzukommen. Dadurch lief ein Wagen, der hinter mir das gleiche Tempo hielt, bis auf etwa 20—30 m auf. Viel zu nah natürlich bei 80—90 km. Außerdem kenne ich den hinter mir fahrenden Wagen genau, weiß um seine von Haus aus schlechten Bremsen. (Ich habe den gleichen Typ besessen und letztlich nur wegen der schlechten Bremseigenschaften abgeschafft.) Beim nächsten Schild: „200 m, Überholen verboten, Fahrbahneinengung, 40 km" bremse ich nochmals, diesmal erheblicher. Dabei beobachte ich meinen Nachfolger, der jetzt bis auf wenige Meter aufrückt (die schlechten Bremsen?), so daß ich befürchte, daß er mir hintendrauf fährt, wenn ich meine Bremse noch weiter betätige. Um kein Risiko einzugehen, lasse ich meinen Wagen laufen und überhole dabei innerhalb des Überholverbotes einen mit etwa 15—20 km fahrenden Motorroller, der die äußerste rechte Seite benutzt und durch Betätigung der Bremslampe zu erkennen gibt, daß er anscheinend halten will.

Hätte ich durch scharfes Bremsen das Überholen des Rollers vermieden, wäre nach meiner Ansicht mein Hintermann todsicher auf meinen Wagen draufgebrummt. Natürlich steht an der eingeengten Stelle ein Polizist, der mich durch Zeichen verständigt, anzuhalten. Er macht mich und meinen inzwischen ebenfalls dazukommenden Hintermann darauf aufmerksam, daß ich innerhalb des Überholverbots überholt habe. Auf meine Schilderung der ganzen Sache bestätigt er, daß es so gewesen sein könne und man könne über diesen Fall debattieren, aber das sei nicht seine Aufgabe. Ob ich freiwillig 2 DM bezahlen wolle oder lieber eine gerichtliche Strafverfügung vorziehe, wobei ich dann ja meine Gründe vorbringen könne.

Die Beamten selbst wissen genau, daß jeder erfahrene Fahrer in einer solchen Situation lieber zwei Mark bezahlt, als es auf einen sehr fraglichen Termin ankommen zu lassen, bei dem es bekanntlich Laufereien und Scherereien am laufenden Band gibt, vom Zeitverlust ganz zu schweigen. Mir waren aus diesem Grunde die 2 Mark Strafe lieber als eine Gerichtsverhandlung oder ein Bumser von hinten.

Aber das Tollste kommt eigentlich noch: Als ich an dieser Stelle noch eine Aufnahme machen wollte und der Wachtmeister meinen Fotoapparat sah, machte er mich unmißverständlich darauf aufmerksam, daß ich unverzüglich weiterfahren solle, andernfalls Gericht — unerlaubtes Parken — Sie wissen schon. Ich wollte nicht noch weitere Konflikte an diesem Sonntag und klemmte mich lieber hinter mein Steuer.

Ernst Potthoff in Hamm (Westf.)

Mercedes-Stern



Radio-Vogel in Berchtesgaden

Finderlohn

Bei Hochbetrieb an der Tankstelle Bruchsal kommt mein 11jähriges Töchterchen von der Toilette mit einer neuen Geldbörse, gefüllt mit über 100 DM. Zu dritt suchen wir schnell in den haltenden Wagen den Verlierer. Der M 12 BR 39-2711 will gerade weiterfahren. Die junge Frau neben dem Fahrer kann die Geldbörse beschreiben; sie hatte den Verlust nicht bemerkt.

„Dafür schenke ich dir ein neues Portemonnaie, daß du es gleich liegen läßt!", meinte der Ehemann. „Gib der Kleinen auch etwas!" Freudestrahlend kam mein Töchterchen mit 1 DM angelaufen. Da konnte ich es nicht unterlassen, ziemlich laut über den Platz zu rufen: „Los Christa, geh nochmal hin, wenn schon Finderlohn, dann auch angemessen!" Sie bekam dann noch 2 DM hinzu.

Hoffentlich ist durch diese drei Mark die Urlaubsreise der Ferienreisenden nicht zu sehr erleichtert worden! Ich habe nur die Sorge, daß meine Kinder in ähnlichen Fällen weniger schnell nach dem Verlierer suchen werden!

Dr. Paul Schröder, Zahnarzt in Oberhausen-Sterkrade

Trocknet sein Heu auf der Bundesstraße



Ich will Ihnen berichten, was mir am 22. August 1955 zwischen 14.35 und 14.40 Uhr auf der Bundesstraße 47 am Ortsausgang von Amorbach in Richtung Michelstadt begegnet ist. Ich kenne die Gegend sehr gut, da ich lange Jahre in Amorbach gewohnt habe, so fuhr ich frisch und munter am Ortsschild vorbei. Plötzlich lag Heu vor mir auf der rechten Fahrbahn. Ein Mann steht dabei. Als ich näher komme, stelle ich fest, daß der gute Mann sich ausgerechnet die Bundesstraße ausgesucht hat, um sein Heu zu trocknen. Der Mann heißt Bauer und wohnt in einem Häuschen, das gegenüber dem „Trockenplatz" liegt und auf dem beigelegten Bild durch den Hang verdeckt ist. Er sammelt das Gras an Wegrainen und kam zur Abwechslung auf die fabelhafte Idee, in dieser schnellen, weitgeschwungenen Kurve sein Gras zum Trocknen auszulegen. Ein entgegenkommender Lastwagen zwang mich zum Anhalten, da ich keine Lust verspürte, durch das Heu zu fahren. Was mich besonders an dieser Sache ärgert, ist das, daß hier keine Polizei einschreitet. Sonst haben die Herren doch immer überall ihre Nase. Bei warmem Wetter jedoch führt der tägliche Spaziergang wahrscheinlich nicht in diese schattenlosen Regionen. Ein Unfall wurde mir an dieser Stelle nicht bekannt, wäre er aber eingetreten, dann wäre wahrscheinlich wieder von überhöhter Geschwindigkeit oder Motorradrasern die Rede gewesen.

Hans Friedrich in Alzey (Rheinhessen)

35 Liter-Tank des Opel-Rekord

(siehe Opel-Modelle 1956, Heft 18, Seite 9)

Es ist mir nicht verständlich, daß Sie hier wieder die zu geringe Größe der Kraftstofftanks beim Rekord und beim Kapitän bemängeln. Opel hat doch in Ihrer Zeitschrift selbst eine klare Stellungnahme gegeben und erklärt, daß man die Benzintanks zugunsten eines geräumigeren Kofferraums nicht größer machen will. Das ist doch wirklich vernünftig, und ich kann mir nicht vorstellen, daß man bei der heutigen Tankstellenkapazität in den europäischen Ländern mit dem Fassungsvermögen der Opeltanks einmal in Schwierigkeiten gerät. Außerdem glaube ich, daß heute viele Autobesitzer froh sind, mit 30 oder 35 Liter ihre Benzinuhr auf vollen Ausschlag zu bringen und nicht gleich das Geld für 40 oder 45 Liter hinlegen zu müssen.

Günter Hauch in Mannheim

■

Ich bin ein alter Opel-Freund und habe in meiner Firma zwei Olympias und einen Rekord gefahren, ein 56er-Rekord wird nächste Woche anrollen. Ihren Bericht über die Opel-Modelle 1956 habe ich mit Interesse gelesen, und ich gebe Ihnen in allen Punkten recht . . . Der viel zu kleine Kraftstofftank ist auch mein Kummer. Mit der Vergrößerung auf 35 Liter Fassungsvermögen ist tatsächlich nicht viel gewonnen.

Diplomvolkswirt Heinz Wessel, Verleger in Wolfenbüttel

Delikatesse



In Lausanne begegnete mir dieser wunderschön von Ghia karossierte Jaguar. Für Sportwagen-Liebhaber bestimmt eine Delikatesse.

Manfred Berger in Trier/Mosel

Autobahn mit Kurven

(siehe auch Leserbriefe Heft 18)

Im Heft 16 vom 6. Aug. 1955 Ihrer Zeitschrift „das AUTO, MOTOR und SPORT" bringen Sie einen Artikel von Herrn C. O. Windecker unter dem Titel: Wozu ist die Straße da . . .? Zu meinem Bedauern muß ich aus diesem Artikel lesen, daß der Verfasser sich sehr gegen eine Autobahn-Bauweise wendet, die etwas mehr Kurven bringt. Ich habe viele Kilometer auf Autobahnen, auch des Auslandes, fahren können und muß aus diesen Erfahrungen heraus sagen, daß eine kurvenlose Autobahn nur anfänglich sehr schön zu sein scheint. Wenn es aber soweit ist, daß man viele, viele Kilometer zurückgelegt hat, ohne auch nur einmal das Lenkrad einer Kurve halber bewegen zu müssen, merkt man bald, daß es doch zu den weniger schönen Genüssen gehört, große Strecken ohne jede Richtungsänderung zurückzulegen. Es gibt auch auf unserem nicht allzu großen deutschen Autobahnnetz genug Beispiele dafür. Man muß den Eindruck gewinnen, daß der Verfasser des Artikels sich aus der kurvenlosen Autobahn etwas verspricht, das unendliche Geschwindigkeiten zuläßt.

In Wirklichkeit sind wir heute soweit, daß auf einer stark befahrenen Autobahn das Fortkommen schwerer ist und teilweise mehr Zeit in Anspruch nimmt als auf mancher alten Bundesstraße.

Wir müssen uns m. E. vor Augen halten, daß eine weitere Geschwindigkeitssteigerung ohne Gefährdung der Sicherheit kaum möglich ist. Meines Wissens sind die Kurven der deutschen Autobahnen für eine Spitzengeschwindigkeit von 180 km/st gebaut. Wann kann man diese noch fahren? Und da die Strecken, auf denen man sie noch fahren kann, immer kürzer werden, kostet dieses Tempo nur Nerven, bringt aber keine Vorteile und keinen ausschlaggebenden Zeitgewinn mehr. Ganz abgesehen davon, daß aus dem Genuß dann eine Anstrengung wird.

Ich gehe so weit, die kurvenlose Autobahn für eine der ermüdendsten und langweiligsten Straßenformen zu halten, die es gibt.

Ich bin gewiß nicht der Ansicht, daß die Straße hinter der Entwicklung des technischen Fortschrittes der Fahrzeuge zurückbleiben soll. Aber ein klein wenig Anpassung an das Vorhandene kann absolut nichts schaden. Es ist auch abwegig zu verlangen, daß eine Straße überall der möglichen Geschwindigkeit eines Fahrzeuges genügen muß. Die Lösung dieser Frage würde uns vor unüberwindliche Schwierigkeiten stellen. Vergessen wir auch nicht, daß der Benutzer der ständig verbesserten Erzeugnisse Auto und Straße immer nur der Mensch bleibt, der Mensch mit seiner bleibenden, also nicht verbesserbaren Reaktionsgeschwindigkeit. Würde man ihn auf kurvenlos gerade Straßen loslassen, würde außerdem sein Konzentrationsvermögen stark nachlassen, weil die Abwechslung fehlt.

Die Kurve kann wirklich nicht schaden. Es gibt dafür sehr schöne Lösungen, z. B. tiefliegende Außenfahrbahn, so daß der auf der Innenbahn Entgegenkommende nicht blendet. Die Radien der Kurven können so gehalten werden, daß bei vernünftigem Fahren die im oben angezogenen Artikel eintretende Behinderung durch Überholen von langsamen Fahrzeugen genügend gering bleibt. Das heutige Bild auf den Autobahnen ist ja so, daß selbst bei hohem Tempo in sehr dichter Fahrfolge gefahren wird. Ich bin leider sicher, daß sich die wenigsten Benutzer von Schnellstraßen über die Gefahr klar sind, der sie sich durch dichte Fahrfolge bei hohem Tempo aussetzen.

Bei unserem gesamten Straßensystem fehlt es m. E. weniger an der Güte und der Breite als an der Disziplin, die uns ein so dichter Verkehr, wie wir ihn haben und wie er sich auch noch weiter entwickeln wird, einfach aufzwingt. Vom Schienenverkehr fordern wir eine absolute Sicherheit in der Zugfolge. Auf der Autobahn benehmen sich viele Benutzer aber anders. Es gibt Länder genug mit schmalen Straßen und dem gleich starken Verkehr wie bei uns, die auf diesen Straßen schneller fahren als wir; aber sie halten Disziplin. Es ist bedauerlich, daß heute noch täglich Gefahrenmomente entstehen, die nur auf eine beispiellose Rücksichtslosigkeit zurückzuführen sind. Täglich kann man beobachten, daß zum Überholen angesetzt wird, ohne irgendein Zeichen dazu zu geben, oder aber dieses Zeichen wird gegeben, wenn der Überholvorgang bereits eingesetzt hat. So gebrauchen wir allgemein noch das akustische oder optische Signal, um uns Platz zu verschaffen bzw. die scheinbare Sicherheit zum Überholen. Wir sollten nicht vergessen, daß es Länder gibt, in denen zumindest das akustische Signal verboten, aber erstaunlicherweise auch nicht erforderlich ist. Nehmen wir doch die stärkste Krankheit unseres Verkehrs einmal beim Schopfe. Sie liegt im Fehlen einer sehr wichtigen Bestimmung, und das ist diese: „Wer seine Fahrspur verläßt, d. h. also in den meisten Fällen, zum Überholen ansetzt, trägt die volle Verantwortung für sein Handeln und alle daraus entstehenden Folgen. Außerdem muß er früh genug seine Absicht zum Ändern seiner Fahrspur bekanntgeben. Nach dem Überholen muß die Überholbahn, wenn daraus keine Behinderung der eigenen Geschwindigkeit entsteht, baldmöglichst wieder freigegeben werden."

Man braucht aus der Autobahn mit Kurven nicht gleich eine Schlängelbahn zu machen; denn dann würden wir die schwierigen Verhältnisse der englischen Durchschnittsstraßen bekommen. Ich kann mir auch schlecht vorstellen, daß eine Behörde eine solche Vorschrift wünschen würde, nur um die Geschwindigkeit zu reduzieren. Aber ein gesundes Maß von Kurven in der Autobahn kann die Schönheit der Fahrt nur erhöhen und die Geschwindigkeit nur für so eilige Benutzer einengen, die zu spät von Hause fuhren und denen nun die Autobahn, die schließlich Allgemeingut ihrer Benutzer ist, dazu verhelfen soll, die Verspätung wieder einzuholen.

August Klönne in Dortmund

Rücksicht auf die Motorradfahrer

Von Berufs wegen gründlich und laufend vertraut mit Ihren ausgezeichneten KFZ-Zeitschriften, möchte ich Sie herzlich bitten, gerade in den vom Wagenfahrer bevorzugten mit deutlichem Knall eine Lanze für den wirklich anständigen Motorradfahrer zu brechen. Die Gefahren, denen dieser von anderen auf Autobahnen und Bundesstraßen durch rücksichtslose oder denkunfähige Autofahrer ausgesetzt wird, sind für die meisten, welche noch nie einen motorisierten Renner geritten haben, so unglaublich, daß man ihnen am liebsten ein Schildchen an die von uns oft beneidete Windschutzscheibe hängen möchte: „Nimm Rücksicht auf den Motorradfahrer!"

Meinen, eigentlich selbstverständlichen Forderungen ist vorauszusetzen, daß ich seit genau 26 Jahren unfallfrei PKW und Krad gefahren habe und noch fahre

(Auszeichnung in Silber), und zwar sowohl im Inland wie im Ausland, zusätzlich noch Kradmelder in Rußland war.

Für mich war und ist der Urheber der heikelsten Situationen nicht der unüberlegte Fußgänger, das spielende Kind oder der unberechenbare Radfahrer (diese sind, als unabänderlich gegeben, stets einkalkuliert), vielmehr der „Kamerad am Steuer", weniger der vom Sattel.

Wurden Ihnen, verehrte Wagenfahrer, schon jemals bei üblichem Autobahntempo Apfelsinenschalen ins ungeschützte Gesicht geschleudert, vielleicht auch, wenn Sie gerade im Dämmergrau zum Überholen ansetzten?

In Heft 13 von „AUTO, MOTOR und SPORT" schreibt der Leser R. Heckmann sogar von einer Bierflasche, die, aus einem überholenden VW geworfen, seine Windschutzscheibe zersplitterte und prompt in seinem Wagen landete. Stellen Sie sich vor, ein Motorradfahrer hätte, bei bloß 60—80 Sachen, dieses Geschoß ins Gesicht, an die Hand oder an den Lenker bekommen! Junge, Junge!

Vorn amüsiert man sich und hinten verblutet einer, löst vielleicht noch eine ganze Unfallkette aus, weil man sich vorne amüsiert. Bis dann die Polizei kommt, sind die von „vorne" längst über alle Berge und werfen vergnügt und mit zartem Schwung weiterhin Küchenabfälle, Speisereste, Papierfetzen, Konservendosen und Flaschen über Bord.

Auf gut deutsch gesagt ist das nicht nur eine Schweinerei, sondern dazu ein Verbrechen der fahrlässigen Körperverletzung oder gar Tötung!

Glauben Sie nicht etwa, daß ich bedauerliche Einzelfälle verallgemeinern möchte.

Auf meiner Pfingstfahrt von Düsseldorf über Stuttgart und zurück wurden mir zweimal noch glimmende Zigarettenstummel im wahrsten Sinne ins Gesicht gespuckt, viermal Papierreste auf Gesicht und Maschine bombardiert (wovon der eine aus einem ganzen Zeitungsbogen bestand, der erst nach Anhalten aus dem Bremshebel zu lösen ging) und einmal die erwähnten Schalen mitten ins Gesicht gepflastert.

Verehrte autofahrende Damen und Herren, ob ihr's glaubt oder nicht: Wir Motorradfahrer sind auch Menschen! Bitte, werft nichts, aber auch gar nichts, aus euren fahrenden Wagen (der Anständige tut's auch nicht beim parkenden!), und wenn ihr glaubt, mal spucken zu müssen, so überzeugt euch vorher, ob eure schlechten Scherze nicht einen Hintermann treffen könnten.

Da wir schon bei diesem unerfreulichen Thema sind, so mögen noch zwei weitere Bitten Beachtung finden:

1. Überholt bei beiderseits erhöhter Geschwindigkeit keinen Motoradfahrer, wenn die Distanz zwischen ihm und eurer rechten Wagenseite weniger als zwei Meter beträgt. Das ist schon das geringste Maß! Schneidet nicht nach dem Überholen („ach, der Knatterfritze kann ruhig weiter rechts rüberrücken!), sondern denkt daran, daß dieser „Knatterfritze" seinen Kurs genau so, ja unter erschwerteren Bedingungen, einhalten muß, wie ihr mit eurem Wagen. Wo ihr ledglich in eine schiefe Lage kommt, kann's beim Motorradfahrer schon um Kopf und Hals gehen.

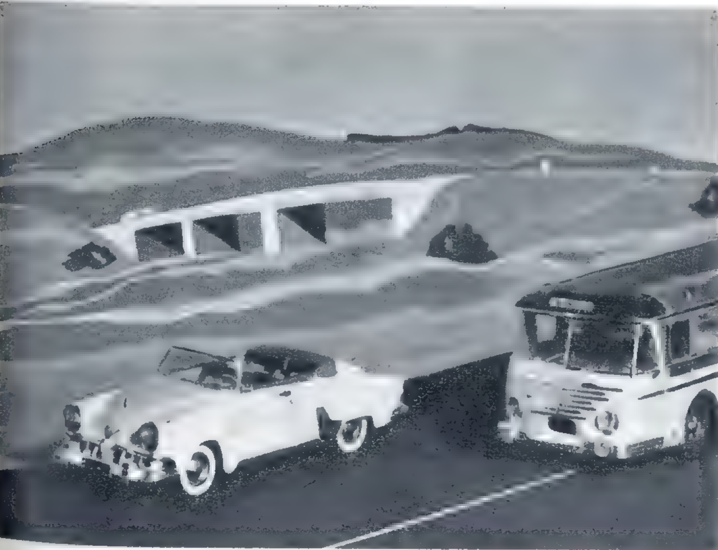
2. Werft ab und zu mal einen Blick in den (besser: die) Rückspiegel, bevor ihr durch Pfützen rast oder über Schotterstraßen jagt. Schon der einzelne Stein, den eure Hinterreifen hochreißen, kann für den nachfolgenden Fahrer zum Dum-Dum-Geschoß werden!

Ich darf sagen, schon manchem Autofahrer mit Rat oder Tat beigestanden zu haben, Leuten, die einfach platt waren, daß ein simpler und (sagen wir es offen) oft gehaßter „Tankreiter" seine bescheidene Hilfe anbot.

Liebe Wagenfahrer, wollen wir, die wir doch von der gleichen Zunft sind, uns nicht wieder in aller Fairneß und Kameradschaft vertragen? Tagtäglich begegnen, überholen wir uns. Laßt uns den wirklichen Straßenschweinen zeigen, daß Motor und Bewegung nicht uns beherrschen, sondern wir sie. Und — daß die Rücksicht auf den Nächsten unsere Fahrweise bestimmt, nicht PS-Zahl oder Sorglosigkeit oder gar Leichtsinn!

Günther Wendtland in Düsseldorf

Modelle



Leider besitze ich nur ein Fahrrad, aber weil dem Auto mein Interesse gilt, lese ich Ihre Zeitschrift. Seit langer Zeit beschäftige ich mich schon mit dem Bau von Automodellen, und ich möchte Ihnen heute ein paar Fotos davon schicken. Als Hintergrund diente bei meinen Modellaufnahmen einfach ein Stück bemalter Pappkarton. Sie zeigen einen Studebaker 1952 und einen Büssing-Trambus mit eigener Karosserie. Die Modelle sind nur 16 bzw. 22 cm lang, sie bestehen vorwiegend aus Zeichenkarton, einigen in heißem Wasser selbstgepreßten Kunststoffteilen sowie Blechteilen für Fahrwerk und Karosserieträger. Sämtliche Teile sind Handarbeit ohne Benutzung irgendwelcher Maschinen. Die Modelle, die mich nur Pfennige kosteten, sind maßstabgerecht und besitzen Lenkung, Federung und Inneneinrichtung.

Walter Rhein in Kassel

METZELER · THE GENERAL

GUMMIWERKE A·G MÜNCHEN   TIRE & RUBBER CO. AKRON/OHIO

Warum

arbeiten wir mit „General", einem der großen FÜNF unter den amerikanischen Gummiwerken zusammen?

Um die Erkenntnisse und Erfahrungen aus den Forschungslaboratorien und den riesigen, amerikanischen Fabrikationsanlagen zu verwerten:

für die modernste Gestaltung unserer technischen Einrichtungen und Produktionsverfahren,

für den Einsatz der bestgeeigneten Rohstoffe zur Qualitätssteigerung.

Damit bieten wir unseren Kunden bei rationellster Fertigung

Spitzenerzeugnisse

Unser Firmenname bleibt unverändert

METZELER

GUMMIWERKE A·G MÜNCHEN



Herausgeber: Paul Pietsch . Ernst Dietrich-Troeltsch . A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles . Stewart Fresh, Detroit . USA (Sport): Ernest A. Weil, Dayton . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40/49, Fernschreiber: Telex 072/2036 Stgt.

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

das AUTO MOTOR UND SPORT

24. SEPTEMBER 1955 20
32. JAHRGANG

Wieder Weltmeister



wurde der unvergleichliche Juan Manuel Fangio auf Mercedes-Benz. Der Große Preis von Italien auf der neuen Monza-Bahn brachte ihm und dem Stuttgarter Haus abermals einen überzeugenden Sieg. Für die Mercedes-Benz-Rennwagen war es gleichzeitig das letzte Rennen ihrer Laufbahn. Sie beendeten es ebenso siegreich wie ihr erstes und wie die meisten andern in den vergangenen zwei Jahren. Foto: Weitmann

LESEN SIE ZUERST:

Unser Titelbild

ist eine Zeichnung von Walther Gotschke.

Ganz kurz

Amtsgericht München gegen Parkuhren

In einem Musterprozeß entschied das Münchener Amtsgericht, daß der Verwaltungsakt über die Aufstellung der Parkuhren in der bayerischen Landeshauptstadt unwirksam sei. Die Straßenverkehrsbehörde könne zwar generell oder zeitweise das Parken verbieten, um die Sicherheit und Leichtigkeit im Straßenverkehr aufrechtzuerhalten. Sie sei aber nicht befugt, die Beschränkung dadurch herbeizuführen, daß eine bestimmte Art der Straßenbenützung von der Bezahlung einer Gebühr abhängig gemacht werde.
Münchens Polizeipräsident Anton Heigl hat daraufhin angeordnet, daß die Polizei bis auf weiteres keine Strafanzeigen mehr erstattet, wenn Kraftfahrer parken, ohne die Parkuhr zu beachten. Die Staatsanwaltschaft hat beim Bayerischen Obersten Landesgericht Revision gegen das Urteil eingelegt.

Autodiebe,

die in Frankfurt den Personenwagen eines Richters, Vorsitzenden einer Strafkammer, gestohlen hatten, brachten das Fahrzeug sofort zurück und stellten es wohlbehalten an der Wohnung des Eigentümers ab, als sie feststellten, wem es gehörte.

Prozeß wegen gewonnenen Autos

Kürzlich gewann bei einer NWDR-Fernsehsendung „1:0 für Sie" mit Peter Frankenfeld ein Kölner einen roten Zweisitzer, Baujahr 1934. Er hatte, wie der Auftrag lautete, dieses Auto auf dem Parkplatz entdeckt, mußte es dann aber auf die Bühne schieben, weil es nicht ansprang. Frankenfeld gratulierte und verkündete, er habe das fahrbereite Auto gewonnen. Der glückliche Besitzer mußte jedoch feststellen, daß die notwendigen Reparaturen mindestens 500 DM kosten, ehe er überhaupt mit dem Auto fahren kann. Der Gewinner will jetzt Frankenfeld und den NWDR verklagen, weil ihm ersterer zum „fahrbereiten Auto" gratuliert habe. Reparaturzahlungen haben sowohl Frankenfeld als auch der NWDR abgelehnt, weil es nur „Spaß" gewesen sei.

Weil er sich in seinem alten Personenwagen,

der keinen Motor mehr besaß, von einem Schlepper zu Besorgungen in die Kreisstadt schleppen ließ, wurde ein Landwirt aus Seefeld (Kreis Stormarn) vom Amtsgericht Bad Oldesloe wegen Übertretung der Zulassungsvorschriften zu 15 DM Geldstrafe verurteilt. Der Richter stellte fest, auch ein motorloser Personenwagen, der von einer Zugmaschine gezogen wird, müsse vorschriftsmäßig als Anhänger zugelassen und versichert werden. Der mitangeklagte Fahrer des Schleppers wurde zu 10 DM Geldstrafe verurteilt.

Von der Anklage

der fahrlässigen Tötung sprach die Erste Große Strafkammer als Berufungsinstanz aus Mangel an Beweisen den 26jährigen Polizei-Oberwachtmeister Werner Z. frei, der kürzlich vom Schöffengericht Tiergarten zu 2 Monaten Gefängnis verurteilt worden war. Z. war am 31. Dezember vorigen Jahres mit einem von ihm gelenkten Polizeiauto auf dem Wege zum Einsatzort in der Hauptstraße beim Überholen eines Personenwagens auf eine Fußgänger-Schutzinsel geraten, wobei ein dort stehender 51jähriger Mann tödlich verletzt worden war. Nach Feststellungen der Kammer ließ sich nicht mehr ermitteln, ob der Raum zum Überholen zu klein gewesen, was die erste Instanz bejaht hatte, oder ob der Personenwagen plötzlich unerwartet nach links hinübergezogen war.

(Der Tagesspiegel, Berlin)

Keine gute Empfehlung für Deutschland

ist ein Warnschild, das belgische Militärbehörden dicht an der Grenze bei Aachen für ausländische Kraftfahrer aufgestellt haben. „Die Straßen sind in Deutschland bei Nässe sehr gefährlich", lautet der dreisprachige Text der Warnung.

Trotz rotem Licht

geht jeder 12. weibliche und jeder 20. männliche Fußgänger über die Straße, wurde in zwei westdeutschen Großstädten festgestellt.

Halteverbote für Fußgänger

an bestimmten Stellen zu erlassen, schlägt der Mannheimer Polizeipräsident Dr. Leiber vor.

Wieder 3 Überfälle auf Autofahrer

Durch eine rote Flagge, die er für eine Baustellensignalisierung hielt, ließ sich bei Gummersbach ein Autofahrer stoppen. Drei Männer beraubten ihn um 850 DM, zogen seinen Zündschlüssel ab und flohen mit einem schwarzen 170 S. – Bei Niedernhausen/Ts. hielten zwei Motorradfahrer eine Autofahrerin an und versuchten sie aus dem Wagen zu zerren. Als die Gangster auf sie einschlagen wollten, kam vom Hintersitz her ihr Hund zu Hilfe, worauf die Strolche flohen. – Bei Göppingen hielt ein hilfsbereiter Autofahrer, als ihm drei entsprungene Fürsorgezöglinge zuwinkten. Einer hatte den Fuß verbunden und den Verband mit roter Farbe beschmiert, die beiden anderen stützten ihn. Nachdem sich der Autofahrer widersetzte, die drei zur Sowjetzonengrenze zu fahren, verletzten sie ihn durch Schläge mit harten Gegenständen. Seine Rettung war eine polizeilich gesperrte Unfallstelle, wo zwei der Verbrecher verhaftet wurden.

VW-Finanzierung erleichtert

Im Anschluß an die Herabsetzung der VW-Preise im Inland, hat auch die Volkswagen-Finanzierungsgesellschaft die Zinssätze bei der Finanzierung beim Ankauf eines VW auf Raten herabgesetzt. Die Gebühr beträgt bei einem Kredit für 12 Monate nur noch 5½ Prozent.

Puch-Kleinwagen?

Infolge der außerordentlichen Zunahme der Automobilimporte seit dem Herbst 1954, die eine besondere Belastung der österreichischen Handelsbilanz bedeuten, haben die Puchwerke in Graz beschlossen, die Serienproduktion eines eigenen Personenwagens aufzunehmen, meldet die in Innsbruck erscheinende „Tiroler Tageszeitung". Bisher hätten die meisten Wirtschaftler den Standpunkt eingenommen, eine eigene Personenwagenproduktion in Österreich erfordere zu hohe Gestehungskosten und würde dadurch einen grundsätzlich abzulehnenden Zollschutz hervorrufen. Nunmehr scheint diese Auffassung revidiert worden zu sein. Die ersten Probefahrten mit dem neuen Puch-Wagen hätten bereits stattgefunden, und man rechne damit, daß er bereits auf der diesjährigen Grazer Herbstmesse ausgestellt würde.

2 Millionen Diesel-Einspritzpumpen

In diesen Tagen stellte Bosch die 2 000 000. Einspritzpumpe fertig. Bosch hat als erste Firma der Welt dieses hochwertige Erzeugnis in Präzisions-Mengenfertigung hergestellt, was wiederum den Motorenfabriken die Möglichkeit gab, den kompressorlosen Dieselmotor in großen Serien zu bauen.

Wasserdichte und vollentstörte Zündkerzen

werden – neuerdings! – für verschiedene Zwecke benötigt. Bosch hat die Fertigung solcher Sonderkerzen aufgenommen. Sie können mit oder ohne Entstörwiderstand geliefert werden.

Eduard Winter,

früher Opel- und jetzt VW-Generalvertreter in Berlin, 70. Geburtstag am 17. September.

Oscar R. Henschel,

dem Vorsitzer der Geschäftsführung der Henschel & Sohn GmbH., Kassel, wurde von der TH. Braunschweig die Würde eines Dr. Ing. e. h. verliehen.

Nächste Gebrauchtwagenmessen

8.–11. Oktober, Theresienhöhe München; – 28.–31. Oktober, Killesberg, Stuttgart.

Autoproduktion in der DDR

In der DDR wurden 1954 ganze 24 000 Personenwagen, 17 000 Lastwagen und 13 000 Schlepper gebaut, in der Bundesrepublik vergleichsweise 518 000, 123 000 und 106 000. Im Gebiet der heutigen DDR wurden vor dem Krieg ein Drittel aller deutschen Automobile gebaut.

Der Dyna-Panhard 1956

wurde im Preis ganz erheblich (rund 1200 DM) herabgesetzt. Außerdem erhielt er verschiedene Verbesserungen. Auf Wunsch kann er mit automatischer Kupplung geliefert werden! In Deutschland ist der Dyna-Panhard nicht lieferbar.

Der MAN-Lastwagenbau

wird ganz nach München-Allach verlegt werden. Die schweren Typen kommen bereits im Dezember dahin, die übrigen sollen im April 1956 folgen. Bis Ende nächsten Jahres werden in Allach voraussichtlich 3–4000 Personen beschäftigt sein. MAN plant Verdoppelung der derzeitigen Lastwagenproduktion. Leiter des Werkes Allach ist Direktor Schaeffer.

Polizei-Kennzeichen für Mopeds

empfiehlt sogar der VFM (Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie). Wenn der Verband der Meinung ist, die Einführung von Polizeikennzeichen für die bisher zulassungsfreien Mopeds sei zweckmäßiger als die Einführung einer Führerscheinpflicht für diese Fahrzeuge, so stimmen wir dem voll zu. Der erzieherischen Wirkung eines Kennzeichens ist viel größere Bedeutung beizumessen als etwa einem Führerschein, dessen Besitz allein noch keineswegs der Verkehrsdisziplin förderlich ist, sondern u. U. sogar zu einer Überschätzung des Fahrvermögens führt, die der allgemeinen Verkehrssicherheit nur abträglich sein kann. – Es gibt derzeit im Bundesgebiet über 800 000 Mopeds!

Kein Motorroller-Sport!

Die deutschen Motorroller-Hersteller, die im VFM zusammengeschlossen sind, haben sich gegen sportliche Wettbewerbe für Motorroller ausgesprochen. Diese Fahrzeuge seien von Haus aus für Geschwindigkeitswettbewerbe völlig ungeeignet. Geschicklichkeits- und Zuverlässigkeitsfahrten würden dem Charakter des Rollers noch eher entsprechen. Rennen, Moto-Cross-Fahrten u. ä. müßten den sportlichen Motorrädern vorbehalten bleiben. – Die Zahl der Motorroller hat sich im Bundesgebiet in den letzten beiden Jahren auf etwa 240 000 Stück verdreifacht! 40% davon befinden sich im Besitz von Angestellten und Beamten, etwa 36% gehören Arbeitern, die restlichen 24% entfallen auf Angehörige freier Berufe, Handel, Handwerk usw.

Treiben wir Verkehrs-Luxus?

EIN neues Schlagwort ist in der öffentlichen Diskussion um das deutsche Verkehrsdilemma aufgetaucht, eifrigst angewendet von jenen, deren Aufgabe es wäre, das Chaos auf den deutschen Straßen zu entwirren: die Behauptung, daß in Deutschland „Verkehrs-Luxus" betrieben würde.

Was bedeutet Luxus? Der Große Duden, den wir zu Rate zogen, übersetzt es mit: „Verschwendung, Üppigkeit, Prunksucht", und die Amtsstellen, die das Schlagwort vom „Verkehrs-Luxus" erfanden, haben sicher ganz genau gewußt, was sie damit meinen, und wir, denen dieser Vorwurf gemacht wird, dürfen uns aussuchen, ob wir unser Motorrad, unser Automobil oder gar unseren Lastwagen und Omnibus aus Verschwendungssucht, aus Üppigkeit oder gar aus Prunksucht fahren und benutzen.

Wir können es uns ersparen, auf diesen Vorwurf einzugehen. Das Motorfahrzeug, gleichgültig in welcher Form, ist in der zivilisierten Welt seit langem kein Luxus mehr, sondern ein selbstverständlicher Gebrauchsgegenstand des modernen Lebens, genau so wie Telefon, Kühlschrank oder Zentralheizung. Es wäre geradezu albern, hierzu noch ein Wort zu verlieren. Man stelle sich nur einmal vor, in Amerika hätte ein Regierungsvertreter den Mut angesichts des gewaltigen Bestandes an Personenautos, dort von einem „Verkehrs-Luxus" zu sprechen. Er würde nicht nur der allgemeinen Lächerlichkeit anheimfallen, sondern vermutlich auch in der gleichen Stunde seinen Dienst quittieren müssen. Bei uns ist das anders.

Weitaus wichtiger und interessanter erscheint uns hingegen, die Gründe und Ursachen dieses neuen Schlagwortes zu behandeln, denn dieses Schlagwort ist ja nicht nur ein Schlagwort an sich, sondern es verfolgt einen sehr bestimmten Zweck. Und dieser Zweck ist genau der gleiche, den eine Unzahl von Verordnungen, Maßnahmen und Gesetzesvorlagen verfolgten: nämlich die Schuld an dem heutigen Verkehrschaos der Motorisierung zuzuschieben. Es verfolgt den Zweck, die eigene Unfähigkeit zu tarnen und nach dem bekannten Prinzip — wir haben es wiederholt an dieser Stelle ausgesprochen und werden uns nicht scheuen, es immer wieder zu tun — des „Haltet den Dieb!" sich der eigenen Verantwortung zu entledigen.

Wir wollen hier nicht — zum hundertsten Male — untersuchen, inwieweit sich dieses Bestreben auf das Bundesverkehrsministerium und auf das Bundesfinanzministerium verteilt, sondern können uns gestatten, summarisch von den Regierungsstellen zu sprechen, die es angeht.

Es ist zudem ein höchst gefährliches Schlagwort, und zwar aus zweierlei Gründen. Einmal, weil die zuständigen Regierungsstellen daraus eines Tages, d. h. wenn das Schlagwort seine erwartete Wirkung erreicht haben wird, das „moralische Recht" herleiten werden, der allgemeinen „Verschwendungssucht" durch neue und noch höhere Steuerbelastungen einen Riegel vorzuschieben, oder gar, wie ein Witzbold es kürzlich ausdrückte: die Straßenbenutzung zu rationieren, so daß nur noch derjenige sein Motorfahrzeug auf öffentlichen Straßen bewegen darf, der hierzu einen von der Verkehrsbehörde ausgestellten Bezugsschein vorzuweisen hat! Zum anderen, weil er jene auf Neidkomplexen aufgebaute klassenkämpferischen Instinkte anrührt, die der deutschen Mentalität nun einmal zu eigen sind. Es ist, deutlicher ausgedrückt, eine abgründige Stimmungsmache bei den Massen unseres Volkes, die es noch nicht zu einem Motorfahrzeug gebracht haben, und man darf der Zustimmung der Straße sicher sein, wenn man das Motorfahrzeug zum Gegenstand der „üppigen Verschwendungssucht" stempelt.

Ein höchst gefährliches Spiel!

Es ist wahrscheinlich, daß in den offiziellen Reden aus Anlaß der Eröffnung der 37. Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt a. Main auch jenes kürzliche Angebot von Prof. Dr. Nordhoff berührt wird, das in der allgemeinen Diskussion ein von Nordhoff vielleicht nicht erwartetes Echo gefunden hat, — wir meinen sein Angebot, daß die Automobilindustrie bereit wäre, durch Hergabe von Anleihen die Finanzierung des Straßenbaus zu erleichtern. In der Öffentlichkeit ist dieses Angebot angesichts der großen Gewinne, die die Automobilindustrie in den letzten Jahren machen konnte, dahin kommentiert worden, daß es sehr wohl berechtigt wäre, der Automobilindustrie eine Zwangsanleihe aus ihren hohen Gewinnen aufzuerlegen, die dem Straßenbau zugute kommen sollte. Man darf als sicher annehmen, daß die Automobilindustrie bei der Eröffnung der IAA aus berufenem Munde sowohl gegen das Angebot Dr. Nordhoffs wie gegen die überraschende Argumentation der Öffentlichkeit Stellung nehmen und klarlegen wird, daß die Mittel, die vom Motorfahrzeug in vielfachen Formen aufgebracht werden, ausreichen, um den Straßenbau zu finanzieren, wenn diese Mittel tatsächlich und zweckgebunden dem Straßenbau zufließen würden. Es wird weiterhin festgestellt werden, daß weder die Automobilindustrie noch der Automobilbesitzer die alleinigen Benutzer der öffentlichen Straßen sind, sondern daß die Straßen und Wege der Allgemeinheit dienen und daher die Mittel für ihren Bau und ihre Unterhaltung auch von der Allgemeinheit aufzubringen sind.

Der einzige Luxus, den wir uns auf dem Gebiet des Straßenverkehrs leisten — und hier sind die erklärenden Begriffe: Verschwendungssucht und Üppigkeit wirklich am Platze —, ist der der Unfähigkeit gewisser Regierungsstellen, die nicht in der Lage sind, das beinahe schon unglaubliche Verkehrsdilemma in Deutschland durch das einzig mögliche Mittel des Straßenbaus zu steuern. Das ist wahrhaftig ein Luxus, der uns über kurz oder lang teuer zu stehen kommen wird.

Wir sollten über den witzigen „Bezugsschein zur Benutzung öffentlicher Straßen" gar nicht lachen. Die behördlichen Maßnahmen, die den Sinn nach dem gleichen Zweck verfolgen, werden aus der Hilflosigkeit unserer Regierungsstellen heraus schon kommen. Das geplante Sonntags-Verbot für Nutzfahrzeuge ist nur ein bescheidener Anfang dazu.

Carl Otto Windecker

Mal ganz dumm gefragt . . .

54. Die Kupplung

Sie haben mir im Laufe unserer Korrespondenz schon so manchen technischen Brocken „verpaßt", von dem sich meine kümmerlichen Resterinnerungen an die Schulphysik nichts träumen ließen. Ich habe dabei gesehen, wie verschlungen die Wege der Technik oft sind, wieviel Möglichkeiten der Lösungen es gibt, und wie eigentlich alles auf eine weitere Komplizierung der Vorgänge hinauszielt, statt einfacher zu werden. Die Detailverfeinerungen in Ehren — aber hätte man nicht lieber mehr für die Einfachheit der Bedienung des Fahrzeugs tun sollen? Wenn ich mich heute an das Steuer — Verzeihung, es heißt ja wohl richtiger Lenkrad — setze und sämtliche Hände und Beine brauche, um das Vehikel in Schwung zu bringen — ich weiß nicht, ob das ideal sein soll. An die vielen Knöpfe am Armaturenbrett mag ich schon gar nicht denken! Ein Organist ist ein Stümper gegen einen Autofahrer, kann ich Ihnen sagen! Ich will nichts gegen das Lenkrad oder gegen die Bremse sagen, mehr aber scheint mir doch zur Beherrschung eines Fahrzeugs nicht notwendig.

Getriebe und Kupplung zumindest scheinen mir Dinge, die für einen Fahrer gleich mir von sekundärer Bedeutung sind; sie sind Hilfsmittel der Technik, die vielleicht unumgänglich sein mögen, deren Bedienung aber nicht unbedingt dem Fahrer aufgehängt werden sollte, der heute so schon alle Hände voll mit Winker und Lenkung zu tun hat. Was meinen Sie zu so ketzerischen Ansichten?

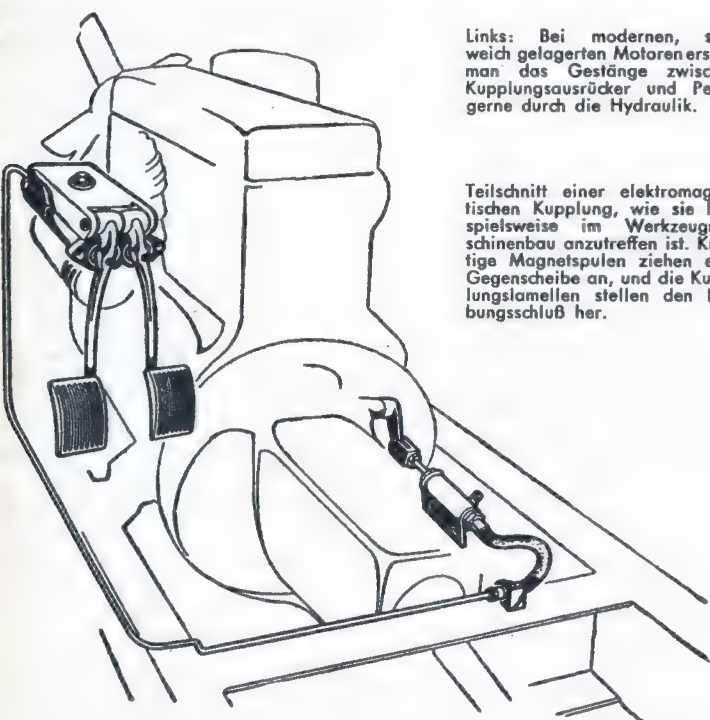
Dr. A. W. Rage, Brunsbüttelkoog

Sie plädieren

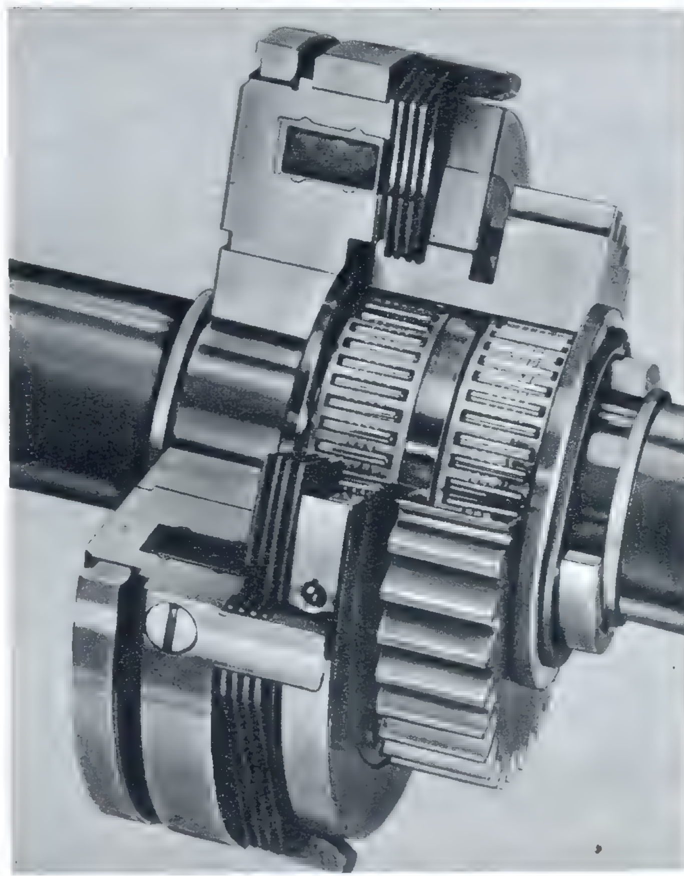
wieder einmal für die Automatik im Kraftfahrzeug, und ich kann Ihnen so unrecht gar nicht geben, so sehr sich etwas in mir wehrt, wenn ich mir vorstelle, daß ich im Gebirge oder beim Geplänkel mit einem anderen Wagen nichts beeinflussen kann und der vorbestimmenden Automatik untertan bin. Wer gern fährt, wird sich nur ungern vom Schalthebel trennen, denn die Vorgänge sind ihm ja in Fleisch und Blut übergegangen, und das Gefühl, den Wagen aber auch in jeder Situation unmittelbar beeinflussen zu können (ohne die zeitlichen Gesetze einer Automatik), ist Goldes wert. Ich bin aber zu wenig Romantiker, um Gefühle über nüchterne Überlegungen zu stellen. Und so muß ich mir sagen, daß das Automobil um so mehr automatisiert werden muß, je mehr es sich vom Sportinstrument und Hobby zum Gebrauchsartikel entwickelt, je mehr Leute der verschiedensten Intelligenzstufen und Berufe damit herumfahren und — nicht zuletzt — je mehr der Verkehr die Aufmerksamkeit des Fahrers auslastet. Ich glaube deshalb, daß die Vereinfachung des Betriebs kommen muß und kommen wird. Es gibt schon heute genügend Zeichen dafür.

Ich denke gar nicht so sehr an den hydraulischen Drehmomentwandler amerikanischer Wagen, der so gerne als Sinnbild bester Automatisierung des Triebwerks bezeichnet wird. Er ist weder im Aufbau einfach noch wirtschaftlich, braucht, solange man überhaupt auf erträglichen Verbrauch Wert legt, doch noch zusätzliche mechanische Getriebestufen, einen Vorwählschalter für Leerlauf, Fahren, Beschleunigungsübersetzung, womöglich einen weiteren für Berggang (man muß auch an das Bremsen per Motor denken!) und für Rückwärtsfahrt, dazu vielleicht auch noch Kickdown (Zurückschalten auf eine höhere Übersetzung durch schnelles Durchtreten des Gaspedals). Der Aufbau der mechanischen, elektrischen und hydraulischen Steuerung ist eine Wissenschaft für sich, und schon auf reparaturtechnischem Gebiet ist bei uns vorläufig nicht an die Einführung zu denken. Wo man sich in Deutschland des hydrodynamischen Drehmomentwandlers angenommen hat, mußte man lernen, daß so schnell wie möglich eine mechanische Verbindung zwischen Motor und Hinterachse hergestellt werden muß, womit der Drehmomentwandler zur hydraulischen Kupplung „degradiert" wird. Ich muß das Voith-Divabus-Getriebe ausnehmen, wo aber die Hydraulik sinnvoll mit mechanischer Übertragung gekoppelt ist. Der hydrostatische Drehmomentwandler, der mit Ölpumpe und Ölmotor arbeitet, scheint überlegen, weil seine Wirkungsgrade in weiten Bereichen sehr hoch liegen, was für niedrigen Verbrauch spricht. Im Endeffekt könnte man sich bei ihm sogar vorstellen, daß der Motor dauernd mit konstanter Drehzahl läuft, auf die alles im Sinne geringsten Verbrauchs abgestimmt ist; Geschwindigkeit und Drehmoment werden allein durch den Drehmomentwandler vom Gaspedal aus festgelegt. Gewisse Ansätze in dieser Richtung sind zu verzeichnen (Thoma, Nübling). Das vollautomatische, mechanische Getriebe hat den Nachteil sehr großer Komplizierung oder — soweit man sich des Reibungsgetriebes bedient, vgl. DKW-Hobby — leistungsmäßiger Grenzen.

Für uns arme Europäer, die wir auf leichte Motoren und geringen Verbrauch angewiesen sind, bleibt vorerst das mechanische Stufengetriebe als noch immer wirtschaftlichste Lösung. Seit sich die Synchronisierung generell durchsetzt, ist das Bedienen des Schalthebels wahrhaftig kein Kunststück mehr, auch nicht beim Zurückschalten. Geblieben



Links: Bei modernen, sehr weich gelagerten Motoren ersetzt man das Gestänge zwischen Kupplungsausrücker und Pedal gerne durch die Hydraulik.



Teilschnitt einer elektromagnetischen Kupplung, wie sie beispielsweise im Werkzeugmaschinenbau anzutreffen ist. Kräftige Magnetspulen ziehen eine Gegenscheibe an, und die Kupplungslamellen stellen den Reibungsschluß her.

freilich ist die Kupplung und mit ihr die Bedienung eines Organs, das so mancher nie vollkommen beherrschen lernt. Leider braucht man sie beim Anfahren wie beim Schalten und Anhalten. Sie ist deshalb zu Beginn der Automobiltechnik so wenig entbehrlich gewesen, wie sie es in Zukunft sein wird, wenigstens solange die Fahrzeuge von Kolbenmotoren angetrieben werden. Könnte man mit stehendem Motor anfahren, so würde wenigstens *ein* Kupplungsvorgang entfallen. So aber muß die Kupplung die willkürliche Trennung zwischen Motor und Getriebe bzw. Treibachse bewirken.

Von der ursprünglichen Konuskupplung und dann von der Lamellenkupplung (mit oder ohne Ölbad) kam man relativ schnell zur „Trocken-Einscheibenkupplung", die heute allgemein vorherrscht, es sei denn beim Motorrad und Roller, wo die Mehrscheibenkupplung meist ein Gebot kleiner Bauabmessungen und kleiner Bedienungskräfte ist (in den Fingern hat man natürlich weniger Kraft als im Fuß). Die Übertragung vom Kupplungspedal zum Ausrückhebel der Kupplung erfolgt normalerweise über ein Gestänge bzw. beim Motorrad über einen Bowdenzug. Da der moderne Automotor sehr weich gelagert ist und erhebliche Schwingbewegungen ausübt, ist das Übertragungsgestänge gar nicht so leicht richtig zu gestalten, denn es muß zwischen diesen Bewegungen und dem starr im Fahrzeug angelenkten Pedal vermitteln. So ist denn oft schon an die Stelle des Gestänges die „flexible" Hydraulik getreten (BMW, Borgward-Isabella), nicht zu verwechseln mit „hydraulischer Kupplung". Im Bestreben, die Bedienung zwar nicht zu vereinfachen, aber zu erleichtern, macht man den erforderlichen Fußdruck möglichst gering, denn bei Modellen mit Servounterstützung der Fußbremse geht das Bremspedal meist schon leichter als das Kupplungspedal zu betätigen. Bei Opel beispielsweise hat man das durch die Federscheiben-Kupplung (Belleville) gelöst, wo der Fußdruck bei ganz durchgetretenem Pedal geringer ist als im Augenblick des Auskuppelns selbst. Die hydraulische Betätigung eröffnet auch in dieser Hinsicht gute Perspektiven.

Mehr brauche ich — so denke ich — über den gegenwärtigen Entwicklungsstand der Kupplung nicht zu sagen. Weit interessanter ist die künftige Entwicklung, und ich darf Ihnen berichten, daß sich da so allerhand abzeichnet, was ganz in Ihrem Sinne sein wird: Die Automatisierung der Kupplung. Zwar wird das eigentliche Schalten nach wie vor erforderlich sein, aber das Kuppeln selbst wird von einer Automatik abgenommen — man kann das Kupplungspedal getrost pensionieren. Interessanterweise kann man sowohl die Mechanik als auch die Elektrizität und die Hydraulik in den Dienst der Sache stellen. Das Entscheidende ist, daß die automatische Kupplung hinsichtlich des technischen Aufwands und der zu erwartenden Wirkungsgrade sehr viel wirtschaftlicher ist als ein automatisches Getriebe, und da man das Schalten eines synchronisierten Getriebes mit gutem Gewissen auch dem Laien zumuten kann, zeichnet sich in der Kombination eines solchen Getriebes mit der vollautomatischen Kupplung tatsächlich eine „europäische" Lösung für die Vereinfachung der Bedienung im Sinne „nur noch Gaspedal" ab.

Ich erwähnte schon, daß die Kupplung für Anfahren bzw. Anhalten und Schalten notwendig ist und tat das nicht ohne Grund. Den Kupplungsvorgang beim Anfahren und Anhalten kann man verhältnismäßig leicht automatisieren, und ich darf Sie an einige frühere Versuche erinnern (Bendix mit Unterdruck, Hanomag mit Öldruck etc.). Im Prinzip zählt auch die hydraulische Kupplung dazu. Wir finden sie im Fiat 1900 und bei den „schweren Kalibern" im Hydro-Media-Getriebe der ZF. Im Leerlauf genügt die Motordrehzahl und das Drehmoment des Motors noch nicht zum Fortbewegen des Fahrzeugs, erst Gasgeben sorgt für das Anfahren, wie beim Anhalten nach Wegnehmen des Gases die Kupplung automatisch trennt. Das geschieht in jedem eingerückten Gang und ist natürlich sehr bequem, da es einen „abgewürgten" Motor nicht mehr gibt. Im Stadtverkehr besonders wichtig! Letzteres war auch der Grund, warum Citroen seit neuestem den kleinen 2 CV mit automatischer Fliehkraftkupplung ausrüstet.

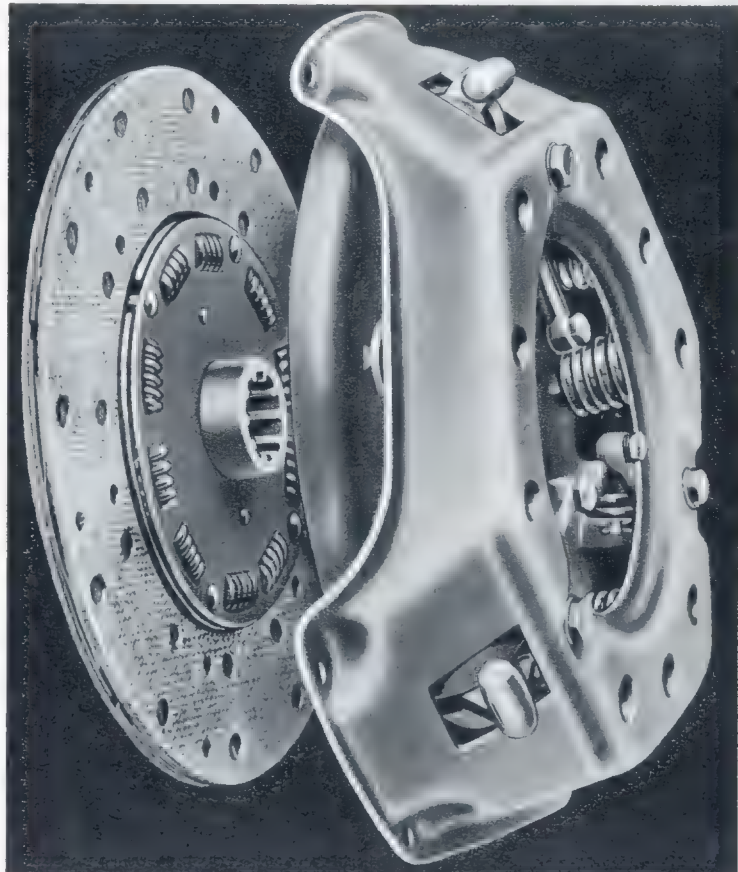
Das sind freilich nur Teillösungen, denn solche Kupplungen können während der Fahrt beim Schalten nicht (oder nicht schnell genug) wirksam werden, weshalb zusätzlich eine weitere Kupplung für den Schaltvorgang vorhanden sein muß. Beim Fiat 1900 ist eine regelrechte Einscheibenkupplung vorgesehen; beim Hydromedia-Getriebe hat jeder einzelne Gang seine eigene Lamellenkupplung im Getriebe. Selbstverständlich kann man auch diese Schnelltrennkupplung in ihrer Bedienung automatisieren, am zweckmäßigsten durch elektrische Steuerung vom Schalthebel aus. Dieser Lösung bedient sich die deutsche Graßmuck-Kupplung, die eine eigentliche Fliehkraftkupplung mit einer leichten Einscheibenkupplung kombiniert.

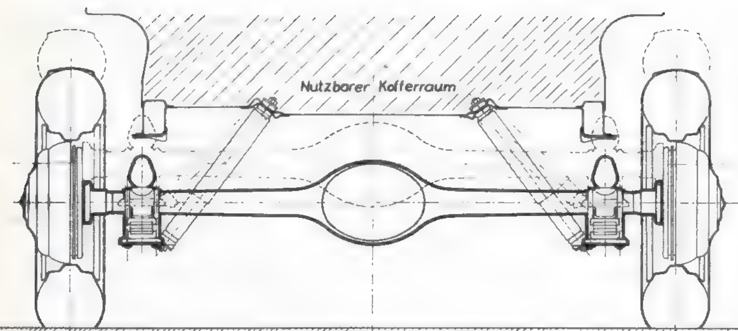
Überhaupt drängt sich hier die Elektrizität in den Vordergrund, wie Sie gleich an zwei Beispielen sehen werden. Da ist zunächst der Backhaus-Kupplomat, der mit der normalen Einscheibenkupplung auskommt und deshalb auch für den nachträglichen Einbau in ein normales Fahrzeug besonders gut geeignet ist. Der Ausrückhebel der Kupplung ist mit einem Zylinder verbunden, der seinerseits über einen Steuermechanismus mit dem Ansaugrohr verbunden ist. Im Leerlauf des Motors ist dort großer Unterdruck vorhanden, der das automatische Ausrücken der Kupplung bewirkt. Beim Anfahren wird irgendein Gang eingerückt, und dann wird Gas gegeben, wodurch der Unterdruck nachläßt und der atmosphärische Luftdruck die Kupplung einrückt, je nach Einstellung des Gerätes und Gasgeben schnell oder sanft. Beim Gaswegnehmen würde die Kupplung ausrücken — auch bei hoher Geschwindigkeit —, was einer Art Freilauf gleichkäme. Da man jedoch die Bremskraft des Motors ausnützen möchte, sorgt ein von der Tachowelle aus gesteuerter Fliehkraftreglerschalter auf elektrischem Wege dafür, daß das erst bei einer (vom eingerückten Gang unabhängigen) bestimmten Mindestgeschwindigkeit von ca. 20—25 km/st geschieht. Beim Anhalten wird diese Geschwindigkeit natürlich unterschritten, wobei das Gerät auskuppelt und ein Abwürgen des Motors unmöglich macht. Beim Schalten sorgt ein im Ganghebel untergebrachter Kontakt dafür, daß auf elektrischem Wege die Verbindung zwischen Ansaugrohr und Saugzylinder freigegeben (Auskuppeln) und nach beendigtem Schaltvorgang wieder geschlossen wird (Einkuppeln). Eine zwar nicht ideal einfache, aber doch zu hoher Reife entwickelte Lösung, die, wie gesagt, auch nachträglich einbaubar ist und den Vorteil hat, daß die Kupplung auch stets zusätzlich vom Fuß aus bedienbar bleibt und die ganze Automatik ausgeschaltet werden kann, was beim Fahren im steilen Gefälle und bei Ausfall des Geräts wichtig ist.

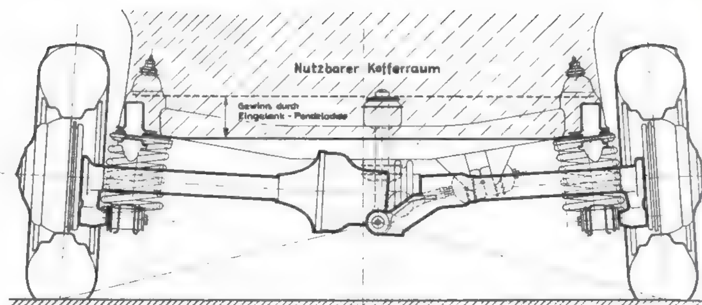
Die zweite Lösung kommt von Ferodo, die auch die Fliehkraftkupplung des kleinen 2 CV-Citroen bauen. Die Ferlec-Kupplung funktioniert vollkommen elektrisch, ist sie doch eine Magnetkupplung. Das Schwungrad beherbergt Magnetspulen, die bei Erregung eine Gegenscheibe anziehen und damit den Kraftschluß einer Einscheibenkupplung bewirken. Unterbrechung des Stromkreises hat das Lösen der Kupplung zur Folge. Für das Anfahren ist wichtig, daß die Kupplung weich anspricht. Das ist durch Kopplung von zwei Tatbeständen garantiert: Der in der Lichtmaschine erzeugte Strom wächst mit der Motordrehzahl an, erregt also die Kupplungsmagnete in Abhängigkeit von letzterer. Mit dem Gaspedal ist weiter ein Regelwiderstand verbunden, in dem Sinne, daß Leerlaufstellung großen Widerstand ergibt, Vollgas aber sehr kleinen. Das Greifen der Kupplung hängt also ebenso von der Motordrehzahl wie vom Gaspedal, im Effekt also von der Art des Gasgebens ab. Ein elektrischer Kontakt im Schalthebel bewirkt bei Berühren, daß der Stromkreis zu den Spulen unterbrochen und somit ausgekuppelt wird. Sollte die Lichtmaschine aus irgendeinem Grunde als Stromerzeuger ausfallen oder der Motor nicht anspringen, dann ist behelfsmäßiges Fahren mit Batteriestrom möglich. Beim Abstellen des Wagens ist stets entkuppelt, d, h., das Fahrzeug kann in der Steigung nicht durch einen eingerückten Gang gesichert werden — ein gewisser Nachteil, der beispielsweise beim Kupplomat vermieden ist (da die Maschine steht, ist kein Unterdruck zum Auskuppeln da).

Die angeführten Lösungen werden meine Behauptung, daß wir in puncto automatischer Kupplung in Zukunft allerhand erwarten dürfen, unterstrichen haben. Citroen kann man nicht gut auf die leichte Schulter nehmen, auch nicht Ferodo. Und wer weiß, wann der Hydromedia-Gedanke auch im Personenwagen Lösungen zeitigt? Die Backhaus-Leute sind auch sehr rührig — allerorten also beachtliche Zeichen, die einiges versprechen. Die Lösungen sind zwar nicht immer so einfach, wie Sie sich das wünschen, aber dafür ist die einfache Bedienung des Fahrzeugs gesichert, was letztlich das Entscheidende ist, denn ist die Zielsetzung klar, dann ist die Entwicklung auf sie hin — vornehmlich auf unbedingte Narrensicherheit und Zuverlässigkeit — nur noch Detailarbeit. *bk.*

Die normale Kupplung besteht aus der eigentlichen, mit Reibbelag versehenen Kupplungsscheibe, die kraftschlüssig, aber längsverschiebbar, auf der Abtriebswelle sitzt. Der Kupplungskorb (rechts) ist mit dem Schwungrad verschraubt und trägt die Ausrückhebel (hier mit zusätzlicher Fliehkraftverstärkung) und Kupplungsfedern.





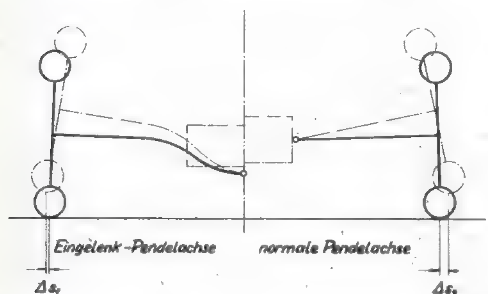


Bei der gebräuchlichen hinteren Starrachse (links) federt diese als Gesamtes auf und ab, so daß der Achsantrieb einen hohen Kofferraumboden und bei gegebener Karosserieform einen insgesamt flachen Kofferraum ergibt. Die Eingelenkachse (rechts) mit tiefgelegtem Drehpunkt ist sehr viel günstiger.

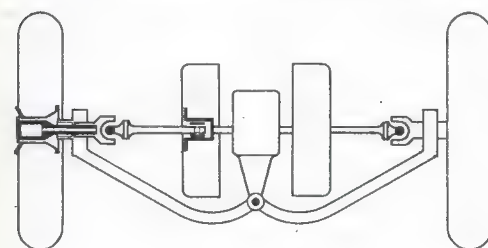
Wissenswertes um die Pendelachs-Entwicklung

IN einer offiziellen Veröffentlichung haben sich drei führende Männer der Daimler-Benz-Entwicklung, nämlich Dr. Scherenberg, Dipl.-Ing. R. Uhlenhaut und Ing. F. Müller, mit der Pendelachse als solcher und deren Fortentwicklung der Eingelenkachse befaßt und ihre Überlegungen durch aufschlußreiches Bildmaterial ergänzt, das unseren Lesern nicht vorenthalten werden soll.

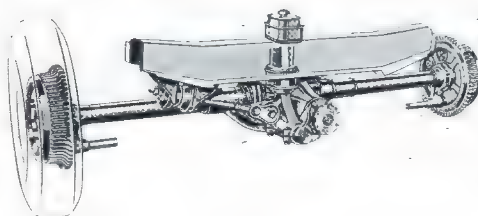
Der Gedanke, nicht nur die Vorderräder einzeln („unabhängig") abzufedern, führt folgerichtig entweder zur Doppelgelenkachse oder zur Pendelachse, wie sie von Daimler-Benz praktisch seit 1930 gebaut wird (damals im Typ 170, dem ersten serienmäßigen Vollschwingachser des Werkes). Letztere ergab den Vorteil, daß die Räder unmittelbar durch die gelenkig angeordneten Achstragrohre geführt werden konnten, ohne daß man wie bei der Doppelgelenkachse (etwa à la Lancia oder Renault-Frégate) besondere Führungselemente benötigte. Das ungefederte Gewicht war gering, da der Achsantrieb nebst Differential ja fest im Rahmen saß und an der Federungsbewegung keinen Anteil hatte. Sowohl die Federungseigenschaften als auch der Bodenkontakt konnten so entscheidend gegenüber der Starrachse verbessert, die Neigung des Aufbaues in der Kurve durch hohe Lage des Momentanzentrums verringert und der Wagenboden (Kofferraum!) niedriger gelegt werden.



Je kürzer die Tragrohre der Pendelachse, desto größer Sturz- und Spuränderung.

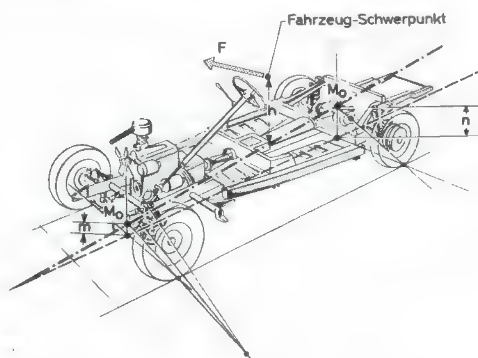


Schema der Eingelenkachse beim Grand Prix-Rennwagen. Die Halbwellen weisen je zwei Kreuzgelenke auf, deren eines längsverschiebbar sein muß, um Längenänderungen der Gelenkwelle beim Durchfedern auszugleichen. Symmetrische Ausführung, aber herstellungstechnisch sehr teuer.



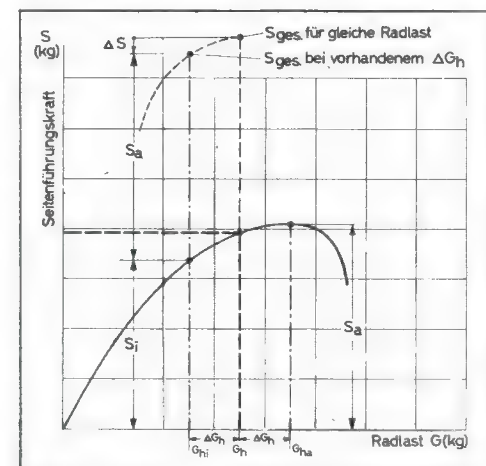
Die Eingelenkachse der Mercedes-Benz-Sechszylindermodelle in Gesamtansicht. Die ganze Achse wird von einem vertikalen Bolzen getragen, der elastisch im Fahrzeug sitzt. Die Achshälften sind im Interesse einfacherer Herstellung unsymmetrisch ausgebildet. Während der Querstab zur Einschränkung der Quernachgiebigkeit gezeigt ist, fehlen auf dem Bild die Schublenker.

Der Aufbau der ersten Pendelachsen war folgender: Das Achsantriebgehäuse trug rechts und links Lager, in denen sich die beiden Achstragrohre auf und ab bewegen konnten. Sowohl quer zum Fahrzeug als in Längsrichtung des Wagens ließen diese Lager keine Bewegung der Tragrohre zu, so daß die Radführung dem damaligen Stand der Erkenntnisse entsprechend „vorbildlich exakt" war. Außen stützten sich die Tragrohre gegen Schraubenfedern ab. Die Achswellen selbst brauchten natürlich je ein Kardangelenk in Höhe der Tragrohrlager. Gummimanschetten schützten Gelenke und Lager gegen Verschmutzung von außen her ab und übernahmen die Abdichtung gegen Ölverlust.



Die Querstabilitätsachse am Fahrzeug wird durch die Verbindungslinie der Momentanzentren Mo der beiden Achsen gebildet. Sie entscheidet zusammen mit der Lage des Schwerpunktes und der Federungsabstimmung über die Größe der seitlichen Karosserieneigung in der Kurve und damit auch über die sehr wichtige Änderung der Radlasten jeder Achse.

Die moderne Erkenntnis, daß Fahrbahnstöße nun nicht nur in senkrechter Richtung auf die Räder treffen, sondern bei jedem Überrollen eines Hindernisses horizontale, parallel und quer zur Wagenlängachse gerichtete Komponenten erzeugen, die in ungünstigen Fällen sehr groß werden können, führte auch bei der Pendelachse zu elastischer Aufhängung zunächst des Achsantriebsgehäuses, womit zugleich eine besonders lästige Erscheinung der seitherigen Pendelachse, das sog. „Poltern", behoben werden konnte. Der Wunsch nach noch größerer Gewichtsersparnis bei den unmittelbar an der Durchfederung beteiligten Bauteilen führte schließlich zur wesentlich verbesserten Pendelachse des Typs 180, bei der das Antriebsgehäuse sehr weich im Fahrzeugkörper aufgehängt wurde. Besondere, natürlich ebenfalls beidseitig in hochelastischen Gummilagern



Die voll ausgezogene Kurve zeigt die Abhängigkeit der für die Straßenlage so entscheidenden Seitenführungskraft des Rades von dessen Belastung. Durch die Änderung der Radlasten in den Kurven wird die Seitenführung mehr oder weniger stark beeinflußt, in dem Sinne, daß Laständerung (am äußersten Rad Gha, am inneren Ghi) die Seitenführung verschlechtert (Sa + Si kleiner als bei gleicher Radlast!).

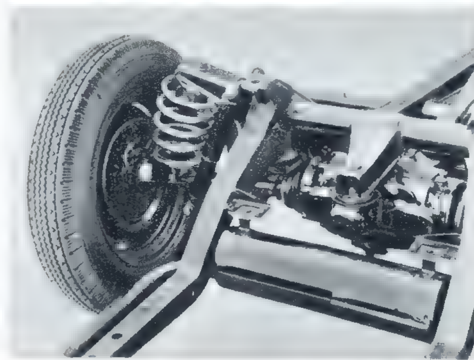
aufgehängte Schubstreben entlasteten die Achstragrohre weitgehend von Längskräften und gestatteten deren Gewichtsabmagerung ohne Einbuße an Festigkeit. Die Schraubenfedern saßen nun auf den Schubstreben, wodurch die Achstragrohre noch einfacher wurden.

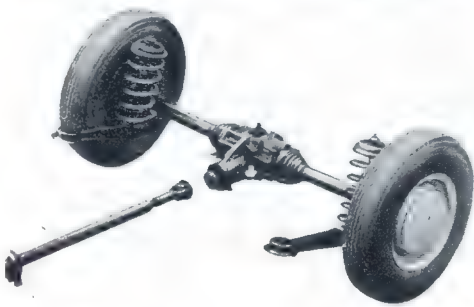
Die Möglichkeiten der Pendelachse waren damit jedoch noch nicht erschöpft, wie die Weiterentwicklung deutlich zeigte. Besonders befruchtend wirkte sich der inzwischen wieder aufgenommene Rennbetrieb aus, wo es ja galt, optimale Federungsbedingungen (Bodenkontakt!) mit geringstem Reifenverschleiß, optimalen Lenkbedingungen und optimaler Straßenlage zu kombinieren. Man ging auch hier bei Daimler-Benz neue Wege, wenn man der Pendelaches mehr Vertrauen schenkte als der bisher für optimal angesehenen De Dion-Achse. Tatsächlich wurde nach eingehenden und langen Versuchen dieses Vertrauen gerechtfertigt. Allerdings sah diese Pendelachse anders aus als die bislang übliche, wofür nicht zuletzt neueste Forschungserkenntnisse über die Kraftverhältnisse zwischen Reifen und Boden veranwortlich waren.

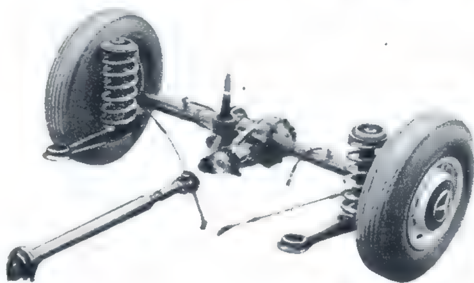
Nach außen hin unterscheidet sich die neueste Pendelachse von der früherer Typen dadurch, daß sie „negativen" Sturz aufweist, d. h., die Räder stehen oben enger zusammen als am Boden („X-Beine" statt „O-Beine"). Man hatte nämlich auf Grund sorgfältiger Forschung festgestellt, daß die Pendelachse bei negativem Sturz, aber gleicher Achslast, eine bessere Seitenführung besaß, also erst bei höherer Grenzgeschwindigkeit in der Kurve seitlich wegging und damit eine Schleuderbewegung einleitete. Bei der alten Pendelachse saßen die Lager der Achsrohre relativ weit außen, so daß bei gegebener Spurweite die Achsrohre relativ kurz wurden und natürlich starken Spur- und Sturzänderungen Vorschub leisteten. Die elastische Aufhängung der gesamten Achse ließ das erträglich erscheinen, aber es lag nahe, nach einer noch besseren Lösung zu suchen. Diese fand sich durch die Zusammenlegung der Achsrohrlager in einem einzigen Lager, das des wünschenswerten negativen Radsturzes wegen unter das Achsantriebsgehäuse verlegt wurde.

Damit ließen sich die gewünschten Vorteile zwanglos erzielen: längere Achsrohre, Einsparung eines zweiten Lagers, negativer Radsturz. Zwar war damit der Gedanke durchbrochen, daß ein hohes Momentanzentrum (seither im Schnittpunkt der Verbindungslinien zwischen Radaufstandsfläche am Boden und Achsrohrlagern befindlich, deshalb *oberhalb* der Achsmitte gelegen) günstig sei, denn nunmehr liegt dieses Rollzentrum im gemeinsamen Achsrohrlager, also sehr viel mehr in Bodennähe. Entscheidend für das Verhalten der Karosserie in der Kurve, was das komfortmindernde Überneigen betrifft, ist jedoch die Lage der „Querstabilitätsachse", der Verbindungslinie der Momentanzentren von Vorder- und Hinterachse. Durch künstliches Höherlegen des vorderen Momentanzentrums, etwa durch Verwendung eines Drehstabstabilisators, durch geeignete Federungsabstimmung und durch die Höhenlage des Gesamtschwerpunktes läßt sich aber viel korrigieren. Zudem zeigt die Rechnung, daß ein tiefes Momentanzentrum ebenfalls Vorteile hat: Die durch die Neigung der Karosserie hervorgerufene Änderung der Radlasten einer Achse ist weniger kraß als bei hohem Momentanzentrum. Leider wirkt sich nämlich eine derartige Radlastverschiebung stets als Verminderung der Seitenführung aus, d. h., je mehr das kurvenäußere Rad gegenüber dem kurveninneren durch die Fliehkraft belastet wird, desto eher besteht die Gefahr eines Ausbrechens der Achse (Schleudern). Die Eingelenkachse bedeutet also auch hier eine Verbesserung.

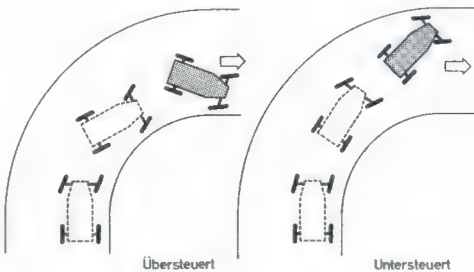
Ihre Übertragung auf den Serienbau bedingte allerdings eine konstruktive Vereinfachung. War die Eingelenkachse des Rennwagens noch so ausgebildet, daß die Halbwellen je ein festes und ein längsverschiebbares Kardangelenk benötigten, so wurden diese bei der Serienachse (zuerst im Typ 220 a verwirklicht) durch die Achstragrohre hindurchgeführt; das linke Achstragrohr nahm zugleich den Achsantrieb auf, und nur die rechte Halbwelle brauchte ein Kreuzgelenk zu erhalten, das zugleich die Axialverschiebung aufzunehmen hat. Dank reibungsarmer Lagerung auf Nadeln ist das leicht möglich. Die Lagerung der Achsrohre sitzt außerhalb der Fahrzeugmitte; in derselben Ebene ist die gesamte Achse an einem vertikalen Zapfen aufgehängt, der seinerseits hochelastisch in der Rahmen-Boden-Anlage sitzt. Die Nachgiebigkeit der Achse in Fahrtrichtung wird dabei durch elastisch gelagerte Schubstreben, die Quernachgiebigkeit durch einen ebenfalls allseitig elastisch gelagerten kurzen Querstab zwischen Achse und Fahrzeugkörper kontrolliert. Diese sehr leichte, mit einem Minimum an Gelenken auskommende Achse kann getrost als derzeit höchste Entwicklungsstufe der Pendelachse angesehen werden.







Die Pendelachse in ihren Entwicklungsphasen:
Oben die einstige zweigelenkige Pendelachse, darunter die verbesserte Pendelachse des Typs 180 mit Schubstreben, ganz unten die Eingelenkachse mit Schubstreben und tiefem Drehpunkt der Achsrohre. Der Aufhängungszapfen ist deutlich zu sehen.



Verhalten des über- und untersteuernden Fahrzeugs in einer zu schnell gefahrenen Kurve. Die Schleuderbewegung des linken Fahrzeugs wird durch Gegenlenken abgefangen, wobei die andere Straßenhälfte nicht benötigt wird, während der untersteuernde Wagen der Lenkung nicht mehr gehorcht und aus der Kurve getragen wird bzw. den Gegenverkehr gefährdet.

Nicht minder interessant sind die Ausführungen der drei Referenten, was das heiß umstrittene Thema „Unter- oder Übersteuern" angeht. Allgemein neigt man ja der Tendenz zum untersteuernden Wagen zu, der (dank entsprechender Auslegung der Federung und Radaufhängung) in der sehr schnell gefahrenen Kurve durch stärkeren Lenkeinschlag in diese geradezu hineingezwungen werden muß, also zum Geradeausfahren tendiert. Tatsächlich neigt bei dieser Lenkungscharakteristik zuerst die Vorderachse zum seitlichen Ausbrechen, was durch stärkeren Lenkeinschlag, als an sich dem Krümmungsradius der Kurve entspräche, verhindert werden muß. Im Grenzfall läßt sich der Wagen nicht in der Kurve halten, sondern gleitet unter Verlust der Lenkfähigkeit seitlich weg. Demgegenüber verliert der übersteuernde Wagen die Seitenführung zuerst an der Hinterachse, so daß eine Schleuderbewegung eingeleitet wird, die durch Gegenlenken (Linkseinschlag in der Rechtskurve) eliminiert werden muß. Beim Rennwagen vertritt man allgemein den Standpunkt, daß Übersteuerung größere, gegebenenfalls sinnwidrige Lenkeinschläge erfordere und deshalb abzulehnen sei. Die Daimler-Benz AG. ist anderer Ansicht und verweist auf ihre diesbezüglichen Erfahrungen im Rennsport. Beim Gebrauchswagen hält sie leicht übersteuernde Tendenz gleichfalls für richtiger, da bei zu schneller Kurvenfahrt das Einsetzen der Schleuderbewegung dem Fahrer deutlich die Rutschgrenze zeige und das Schleudern selbst durch Gegenlenken abgefangen werden könne. Beim untersteuernden Wagen dagegen mache sich zu schnelle Fahrt durch ein Hinaustragen aus der Kurve ohne Reagieren auf Lenkeinschläge bemerkbar, wobei der Gegenverkehr stärker gefährdet werde als im ersten Fall. Die Verfechter beider gegensätzlichen Richtungen sind sich jedoch wohl klar darüber, daß die „neutrale", also weder über- noch untersteuernde Lenkung das Ideal wäre, das sich aus physikalischen Gründen (ein Rad kann nur dann Seitenkräfte abfangen, wenn es schräg zur Fahrtrichtung rollt) jedoch nicht verwirklichen läßt. Sowohl konstruktive (Art der Federung und Radaufhängung, Achs- und Radlastverteilung usw.) wie betriebstechnische (Reifenzustand, Reifendruck, Fahrbahnbeschaffenheit, Wagenbesetzung usw.) Einflüsse machen es so gut wie unmöglich, diesem Ideal unter allen auftretenden Bedingungen nahezu kommen, so daß diese Streitfrage die Gemüter wohl noch lange erhitzen wird.

Immerhin gestattet die erwähnte Veröffentlichung einen interessanten Einblick in das für den Außenstehenden immer etwas geheimnisvolle Zusammenwirken von Forschung, Verwertung der Erkenntnisse und deren Übertragung in Stahl und Eisen unter Wahrung der rationellen Fertigung, ohne die heute selbst eine optimale Lösung für den Groß-Serienbau ausscheiden muß. Bezüglich der Pendelachse kann man feststellen, daß sie ihre ursprünglichen Nachteile abgestreift und in den letzten drei Jahren mehr Fortschritte gemacht hat als in den ersten zwanzig Jahren ihrer Anwendung — beredtes Beispiel für die Tatsache, daß es einen Stillstand in der Technik niemals gibt und Sicherheit sehr wohl Hand in Hand mit Komfortverbesserung gehen kann. *bk.*

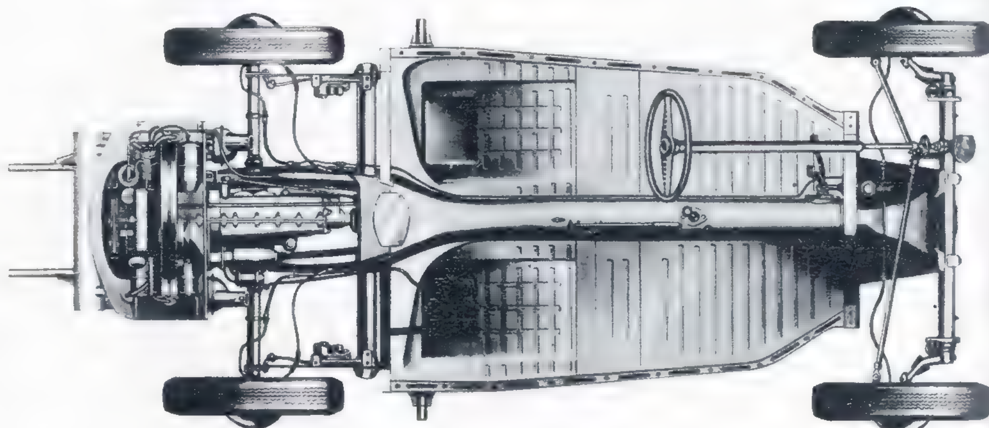
Unser Test:

VOLKSWAGEN 1956



Wieder einmal drei Wochen lang Volkswagen zu fahren, bereitete dem Tester, wiewohl er es sonst meist mit größeren und an sich, da weniger bekannt, auch interessanteren Wagen zu tun hat, ein ausgesprochenes Vergnügen. Allein schon die Gewißheit, daß beim VW besondere Überraschungen, sei es im positiven oder negativen Sinne, nahezu ausgeschlossen sind, wirkt beruhigend und ermöglicht es, Leistung und Wirtschaftlichkeit dieses tatsächlich einzigartigen Automobils ungestört zu betrachten. Dazu, das Volkswagenwerk wieder einmal um Überlassung eines Testwagens zu bitten, bewog uns übrigens weniger die Tatsache, daß gelegentlich des Millionen-Jubiläums verschiedene kleine Verbesserungen in die Serie übernommen wurden, als vielmehr der Wunsch, sich davon zu überzeugen, daß es nach wie vor richtig ist, als Tester den VW in sehr vielen Dingen als Maßstab zu betrachten. Die letzten drei Wochen lehrten uns, daß dies auch weiterhin sinnvoll und angebracht erscheint.

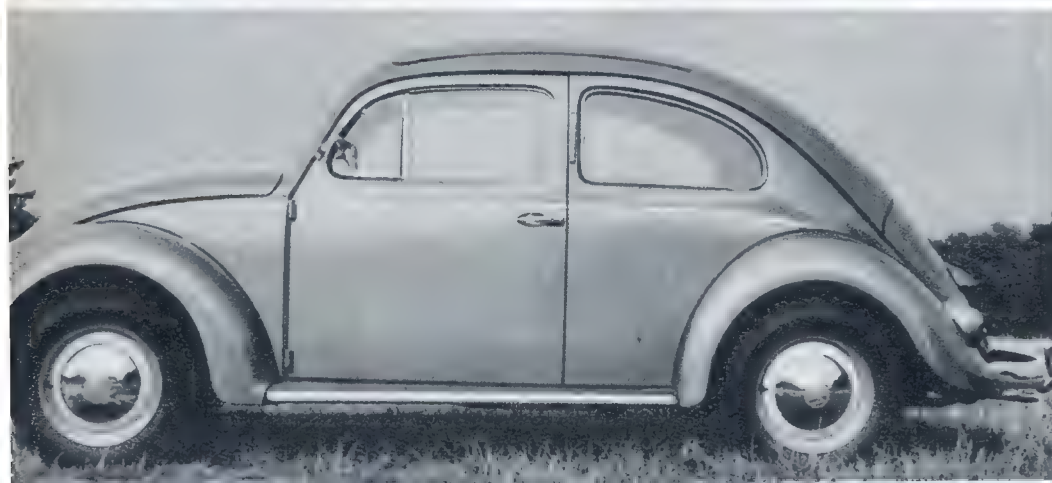
Mit den jüngsten Änderungen, die das Modell 1955 kenzeichnen und die in erster Linie dem vermehrten Fahrkomfort dienen, wollen wir uns zunächst beschäftigen. Da wäre auf die neue Ausführung der Türen und die andere Raumaufteilung hinzuweisen, die innerhalb der vorhandenen Karosserie je einige Zentimeter mehr an vorderem Sitzraum (Ellbogenbreite 1230 statt 1200 mm, Schulterbreite 1170 statt 1125 mm) sowie an Beinfreiheit für die rückwärts Sitzenden erbrachte, wobei letzteres allerdings auch ouf Kosten des um 25 mm verkürzten Gepäckraums ging. Andererseits entstand unter der Vorderhaube nun wirklich genügend Platz für einen recht anständigen Koffer, indem der Kraftstofftank in die Nachbarschaft des Reserverads vorverlegt wurde. Neue Schlösser in den Türen sollen die Gewähr dafür bieten, daß diese von nun an während der gesamten Lebensdauer des Wagens „stumm" bleiben.



Die beiden Vordersitze sind leicht verstellbar. Sie werden höher, je weiter man sie nach vorne rückt. Als besondere Annehmlichkeit lernten wir es schätzen, daß beide Vorderlehnen mittels eines seitlichen Hebels wahlweise in drei verschiedenen Neigungen eingestellt werden können. Fahrer und Begleiter können infolgedessen ihre Sitzposition häufiger ändern, wodurch längere Reisen weniger ermüdend wirken. Praktisch wird die Mittelstellung der Lehne als die normale zu betrachten sein, während man sie beispielsweise auf größeren Autobahnstrecken weiter zurückfallen läßt, dagegen bei Nacht oder Nebel in die steilere Stellung bringt. Ein kleiner Wunsch sei in diesem Zusammenhang vermerkt: Mindestens die Lehne des Beifahrersitzes sollte so befestigt sein, daß sie nicht bei jedem schärferen Bremsen nach vorne kippt.

Polsterung und Auskleidung des Volkswagens wurden etwas umgestaltet, ein leicht geändertes Lenkrad mit schlankeren Speichen findet Verwendung und der Drehgriff für die Heizung, bisher rückwärts zwischen den Vordersitzen gelegen, wanderte nach vorn neben den Schalthebel. Auch dieser selbst rückte etwas vor, um mehr Abstand von der Handbremse zu gewinnen. Statt des geraden Schalthebels ist jetzt ein gebogener vorhanden, dieser ist innen das auffallendste Merkmal des VW 1956.

Von außen erkennt man die neueste Ausführung des Volkswagens lediglich am Auspuff, während die Zusammenfassung von Rück-



licht, Bremsleuchte und Rückstrahler zu einem gut sichtbaren Leuchtkörper weniger ins Auge fällt. Der Auspufftopf ist nämlich höher gelegt und mit zwei verchromten sowie verstärkten Auspuffrohren versehen, die durch bisher nicht vorhandene Aussparungen aus der Karosserie herauskommen. Der neue Doppelauspuff dient weniger der Leistungssteigerung als vielmehr der Dämpfung des Motorengeräuschs. Daß uns dieser Effekt besonders aufgefallen wäre, könnten wir eigentlich nicht behaupten, dennoch betrachten wir die neue Gestaltung des Auspuffs sogar als einen sehr wesentlichen Fortschritt. Bei diesem VW nämlich wurde es unseres Wissens zum erstenmal unternommen, das ja schließlich unvermeidliche Auspuffende so zu gestalten, daß es das gute Aussehen des Wagens nicht mehr stört. Bisher war dies selbst bei den teuersten Wagen durchweg der Fall, die Ästheten behalfen sich mit verchromten Auspuffblenden, die meist zwar nicht teuer, aber auch nicht lange haltbar sind. Immerhin, man fand sich im allgemeinen mit dem Makel des verrosteten Auspuffrohrs ab. Angesichts der eleganten Lösung, die beim Volkswagen gefunden wurde, werden da künftig andere Fahrzeuge auch nicht zurückstehen wollen. Im übrigen betrachten wir das neue Auspuffrohr, das uns so sehr sympathisch ist, während es anderen vielleicht gar nicht langer Reden wert erscheint, als eine der ganz typischen Verfeinerungen des VW, die — und das scheint uns entscheidend — sich auch auf solche Einzelheiten erstrecken, mit deren Mängel sich die Kunden bislang ohne weiteres abfanden und für deren Beseitigung nicht etwa erst Konkurrenzmodelle den Anstoß zu geben brauchten.

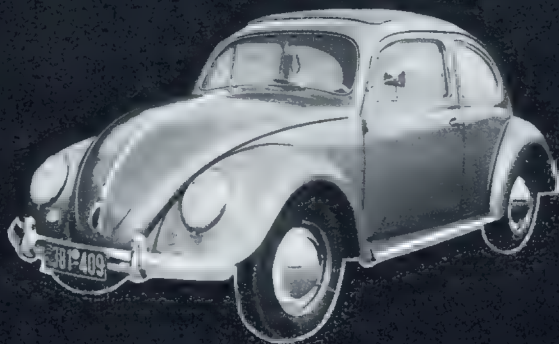
Nachdem in diesem Sinne das Volkswagenwerk schon öfter beispielhaft voranging und sich gerade in Fragen der Ausstattung und des Zubehörs nicht nur unter einem gewissen Zwang zu zusätzlichen Aufwendungen bereitfand, hätten wir es besonders dankbar begrüßt, wenn der neue VW endlich serienmäßig mit einem Außenspiegel versehen worden wäre. *Eine* Automobilfabrik müßte da schließlich mal den Anfang machen und das Volkswagenwerk ist immerhin die größte in Deutschland. Der Außenspiegel ist ein für die Verkehrssicherheit bei ausnahmslos allen Wagen notwendiges Zubehör, am allernotwendigsten aber ist er bei dem die Rundumverglasung entbehrenden VW. Wir sind mit dem Testwagen, als ihn uns ein Händler im Auftrage des Werks übergab, erst losgefahren, nachdem noch schnell ein Spiegel daran angebracht worden war.

In der Tat aber ist dieser Außenspiegel das einzige Zubehör, das man am Volkswagen vermißt. Sonst fehlt es da an nichts und gerade ausstattungsmäßig zeigt er sich seiner gesamten in- und ausländischen Konkurrenz klar überlegen. Man hat volles Verständnis dafür, daß sich ein Wagen wie der VW auf das wirklich Notwendige beschränken muß, aber das ist eben da. Oder wollte einer behaupten, das eine vorhandene Instrument, der Tachometer, würde nicht genügen? Auf die Zeituhr kann man gern verzichten, Thermometer entfällt beim luftgekühlten Motor sowieso und der gute alte Dreiwegehahn ist uns auch heute noch viel, viel lieber als die erfahrungsgemäß nie ganz verläßlichen Benzinuhren. Dafür aber hat der Volkswagen vorn und hinten einen Ascher, eine Sonnenblende für den Fahrer, kräftige Halteschlaufen an den Türen, rechts und links je einen ordentlichen Kleiderhaken. Gewiß sind letztere beispielsweise nur eine billige Kleinigkeit, warum aber sucht man sie dann bei anderen Wagen vergeblich? Eine Armlehne ist nur an der rechten Türe vorhanden, an der linken haben wir sie jedoch keinen Augenblick vermißt. Wünschenswert erschiene uns jedoch nach wie vor, daß das Anlasserzündschloß von der rechten auf die linke Seite des Armaturenbretts verlegt würde.

Noch wichtiger als die Ausstattung ist die überzeugende Solidität der Karosserie. Un-

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

VOLKSWAGEN 1956



MOTOR

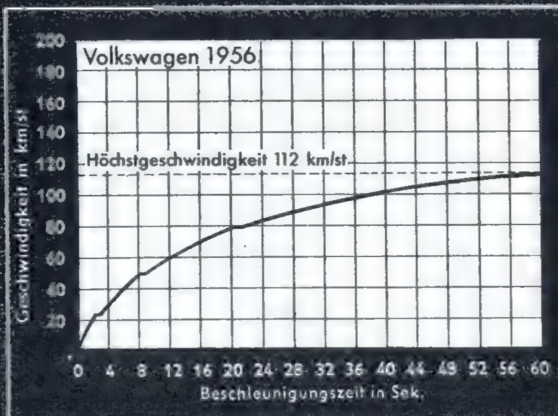
Vierzylinder-Viertakt-Boxer im Heck, Bohrung × Hub 77 × 64 mm, Hubraum 1192 ccm, Verdichtung 1:6,6, Leistung 30 PS bei 3400 U/min, hängende Ventile, Gebläse-Luftkühlung mit thermostat. Regelung, Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 2,5 Liter) mit Ölkühler, 1 Fallstromvergaser Solex 28 PCI, mechanische Benzinpumpe, 40-Liter-Tank (einschl. 5 Liter Reserve) unter Vorderhaube, Batterie 6 Volt 66 Amp.st. (unter rechtem Rücksitz), 160-W-Lichtmaschine, max. Drehmoment 7,8 m kg bei 2100 U/min, Kolbengeschwindigkeit bei 100 km/st (3100 U/min) 6,6 m/s, bei 112 km/st (3500 U/min) 7,5 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Motor hinten, mit Differential verblocktes Getriebe vor Hinterachse, spiralverzahnter Kegelradantrieb, Einscheibentrockenkupplung, Vierganggetriebe (II. bis IV. Gang synchronisiert) mit Stockschalthebel in Wagenmitte, Untersetzungen: I. 3,60, II. 1,88, III. 1,23, IV. 0,82, Rückwärts 4,63, Antrieb 4,4. Ölinhalt Getriebe mit Antrieb 2,5 Liter.

FAHRWERK

Mittelträger (hinten gegabelt) mit angeschweißter Plattform, mittragende Karosserie, glatte Wagenunterseite, vorn Einzelradaufhängung (parallele Radführung an je zwei längsliegenden Kurbellenkern und zwei quer durchgehenden Vierkant-Drehfederstäben), hinten Pendel-Halbachsen (Längslenker, auf jeder Seite querliegend 1 runder Drehfederstab), Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, Spindel-Einzelradlenkung, hydraulische Ate-Bremse, Seilzug-Handbremse auf Hinterräder, Hochdruckschmierung, Reifen 5,60–15 (1,2/1,5 atü), Bremsfläche 520 cm².



ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2400 mm, Spur 1290/1250 mm, Bodenfreiheit 172 mm, Außenmaße 4070 × 1540 × 1500 mm, Wendekreis 11 m, Eigengewicht vollgetankt 740 kg, zul. Gesamtgewicht 1110 kg.

Geschwindigkeit

I. Gang	0–30 km/st
II. Gang	0–60 km/st
III. Gang	15–90 km/st
IV. Gang	ab 35 km/st
Höchstgeschwindigkeit	112 km/st

Beschleunigung

0 bis 50 km/st	8 sec
0 bis 70 km/st	15 sec
0 bis 90 km/st	30 sec

Steigfähigkeit

I. 37%, II. 18,5%, III. 11%, IV. 6%

Leistungsgewicht

fahrfertig	24,7 kg/PS
voll belastet	37,0 kg/PS

Verbrauch

bei 70 km/st	5,5 Liter/100 km
bei 90 km/st	7,0 Liter/100 km
bei 110 km/st	9,5 Liter/100 km
Testverbrauch	8,1 Liter/100 km
Normaler Durchschnittsverbrauch	7,5 Liter/100 km

Wartung

(Empfehlungen lt. Betriebsanleitung)

Ölwechsel	alle 5000 km
Inspektion	alle 2500 km

PREISE

Limousine (Standard-Modell)	DM 3790.—
Limousine (Export-Modell)	DM 4600.—
Mehrpreis für Golde-Schiebedach	DM 250.—
Karmann-Cabriolet, viersitzig	DM 5990.—
Karmann-Ghia-Coupé	DM 7500.—

Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr	DM 173.—
Mindest-Haftpflichtversicherung im Jahr	DM 160.— + 5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 260.— + 5%

motivierte Geräusche sind da im Vergleich zu anderen Wagen höchst selten. Wie „satt" allein schon die Türen zuschlagen, ist ein Wohlklang gegenüber jenem Blechbüchsenton, an den man sich oft sonst schon ganz gewöhnt hat. Schmuck sehen die verchromten Fenstereinfassungen aus, wie überhaupt die ganz erstklassige Qualität von Lack und Chrom dafür sorgen, daß der VW auch äußerlich sehr lange gut erhalten bleibt, selbst wenn für ihn keine Garage vorhanden ist. Das aber ist ja überhaupt einer seiner größten Vorzüge: seine Robustheit und absolute Wetterfestigkeit.

In ganz besonderem Maße kennzeichnen diese Eigenschaften den Motor des Volkswagens. Er sitzt, bildsauber anzusehen, bekanntlich hinten drin, ist ausgezeichnet zugänglich (wegen der nicht verschließbaren Haube allerdings auch für Unbefugte), verlangt nur äußerst wenig Wartung, ist startfreudig, leistet viel und verbraucht wenig. Die thermostatisch geregelte Gebläse-Luftkühlung bietet im Sommer wie im Winter so große Vorteile — kein Kochen, kein Einfrieren —, daß demgegenüber die im Vergleich zur Wasserkühlung größere Geräuschentwicklung gern in Kauf genommen wird. Die Boxeranordnung erleichtert die Luftkühlung des Vierzylinders, ist raumsparend und ermöglicht die Auswechslung selbst einzelner Zylinder. Geringe Verdichtung (1:6,6) und niedere Drehzahl (3500 U/min maximal) in Verbindung mit mäßiger Kolbengeschwindigkeit (6,6 m/s bei 100 km/st) dank des unterquadratischen Verhältnisses von Bohrung und Hub (77 × 64 mm) gewährleisten größte Schonung des Motors. Ein Ölkühler sorgt für gleichbleibende Schmierfähigkeit des Öls und trägt auch damit zur hohen Dauerbelastbarkeit des Motors bei. Seine Leistung beträgt 30 PS bei einem Hubraum von 1192 ccm. Das Werk legt sich hier bewußt weise Beschränkung auf und gewann damit neben der völlig ausreichenden Leistung eine einzigartige Lebensdauer, Robustheit, Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit.

Fast 2700 km legten wir mit dem Testwagen zurück, es wurde aus ihm stets herausgeholt, was herauszuholen ist. Wirklich anstrengen freilich kann man ihn ja gar nicht so wie andere Wagen. Im Gesamtschnitt betrug dabei unser Verbrauch 8,1 Liter/100 km, selbstverständlich nur einfaches Tankstellenbenzin. Man beachte den geringen Unterschied unseres Testverbrauches zur Prospektangabe „Durchschnittsverbrauch 7,5 Liter", ja er bestätigt sie, denn bei halbwegs ruhiger Fahrweise, wie sie überwiegend gebräuchlich ist, steht diese Angabe zu unserer in einem sehr vernünftigen Verhältnis.

Auch der vorverlegte und anders geformte Tank faßt nach wie vor seine 40 Liter, ausreichend für 500 km. Manche Automobilfabrik sollte sich dies ruhig immer wieder vergegenwärtigen! Der Tank behielt natürlich seine große Einfüllöffnung (80 mm), die für den Tankwart jetzt noch günstiger liegt als ehedem. Und natürlich blieb es auch bei dem schon erwähnten Dreiwegehahn. 5 Liter beträgt die Reserve und damit kommt man gut 60 km weit.

Eine gewisse Verbilligung des Betriebes bedeutet es, daß laut der neuen Betriebsanleitung nur mehr alle 5000 km statt bisher alle 2500 km Ölwechsel vorgenommen werden muß, wobei das Werk jedoch ausdrücklich die Verwendung von HD-Öl voraussetzt und grundsätzlich von der Beimischung irgendwelcher Zusatz-Schmiermittel abrät. Für den Fall, daß einfaches Motorenöl gefahren wird, empfiehlt die Betriebsanleitung weiterhin den Ölwechsel nach 2500 km. Derselbe Turnus bleibt auch für die normalen Inspektionen bestehen.

All die Jahre her ist unendlich viel am Volkswagen verbessert worden. Das meiste wurde wohl getan, um ihn noch solider und hübscher zu machen sowie Fahrkomfort und Leistung zu erhöhen. Mit dem, was da erreicht wurde, kann man wahrlich mehr als zufrieden sein. Die Weiterentwicklung aber wird dennoch nicht ruhen und unserer Ansicht nach sollte sie zunächst vornehmlich dem Fahrwerk gelten. Bis vor kurzer Zeit machten wir uns über die Spur- und Kurvenhaltung des Volkswagens ebensowenig besondere Gedanken wie über seine Lenkung und seine Bremsen. Zweifellos vermögen diese auch weiterhin den Ansprüchen der allermeisten Volkswagenfahrer vollauf zu genügen. Aber es könnte der Tag kommen, wo sie nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen, wenn in dieser Richtung keine entscheidenden Verbesserungen vorgenommen werden.

Obwohl auch wir darüber zunächst gelinde überrascht waren, haben wir uns inzwischen durchaus mit der Aussicht befreundet, daß der zweimillionste Volkswagen äußerlich nicht wesentlich anders aussehen wird als der einmillionste. Sowohl den Besitzern als auch den künftigen Käufern des Volkswagens gibt diese Versicherung das beruhigende Gefühl, daß der Wert ihres Fahrzeugs länger erhalten bleibt als bei solchen, an denen von Jahr zu Jahr ohne zwingenden Anlaß herumgeändert wird.

Zur Beliebtheit und zum Welterfolg des VW trägt natürlich ganz wesentlich der Umstand bei, daß bei ihm eine außergewöhnliche Wirtschaftlichkeit mit Fahrleistungen verbunden ist, wie sie tatsächlich von keinem vergleichbaren Wagen erreicht werden. 112 km/st betrug bei unserem Testwagen die reelle Höchst- und Dauergeschwindigkeit, auf über 120 stand dabei der um maximal 8 Prozent voreilende Tachometer. Über 120 hat er keine Markierung mehr auf dem Zifferblatt, 140



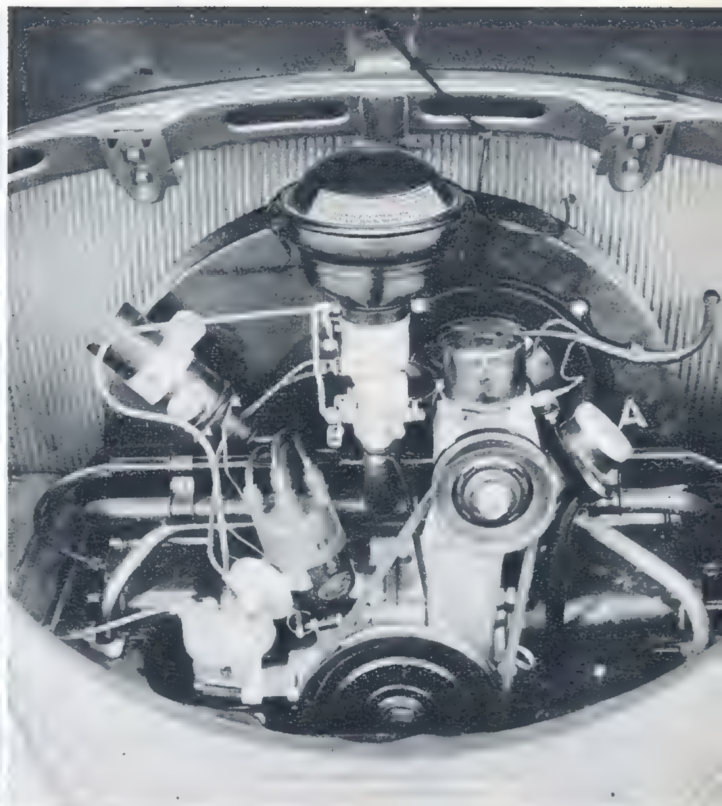


Innen erkennt man den VW 1956 am gebogenen Schalthebel, außen am verchromten Doppelauspuff.

Die Lehnen der Vordersitze sind dreifach verstellbar, die Sitze selbst werden höher, je breiter man sie nach vorne rückt.







hätte nämlich dort stehen müssen, wo sich die Tachonadel zuweilen viertelstundenlang aufhielt, wenn es leicht bergab ging oder wenn der Wind von hinten kam. Echte 130 waren dies dann allemal! Nun war unser Testwagen zweifellos ein ganz besonders lustiger Vogel. Nicht, daß uns das Werk ein extra feines Stück ausgesucht hätte, im Gegenteil, eingefahren war er nicht die Spur, und als wir ihn mit nur wenigen hundert Kilometer auf dem Zähler in Empfang nahmen, wies er einige Läßlichkeiten auf, die bei Testwagen anderer Automobilfabriken undenkbar wären. Im Grunde ist uns solches aber lieber als das Bewußtsein, daß bei manchen Firmen Autos wochenlang in der Versuchsabteilung dressiert werden, bevor man sie uns für ein paar Tage anvertraut. Nachdem das Wolfsburger Wägelchen in Ordnung gebracht war, setzten wir uns hinein und jagten es kurzerhand mit „fühlender" Bleisohle von Stuttgart nach Bremen und zurück. Der Zunder ist ihm prächtig bekommen, nach diesen 1500 km war er eingefahren, wie es besser kaum denkbar ist. Sein Motor war nicht nur lebendig, er lief vor allem auch seidenweich, es war eine wahre Freude. Übrigens ist der VW wohl der einzige Wagen, in dem es leiser wird, je schneller man damit fährt. Das hängt natürlich damit zusammen, daß man im Stadtverkehr dauernd in den unteren Gängen herumjubelt, während auf der Autobahn im IV. Gang der Motor beschaulich dahinbrummt.

Sehr fleißig schalten muß man den Volkswagen natürlich schon, wenn man ihn flott fahren will. Das macht insbesondere beim Synchrongetriebe keinerlei Schwierigkeit, uns macht es sogar richtig Spaß. Die Untersetzungen aller vier Gänge sind prächtig auf den Motor abgestimmt und ermöglichen dessen günstigste Ausnützung in allen Situationen, und zwar sowohl für den schnellen als auch für den mehr auf Sparsamkeit bedachten Fahrer. Als Geschwindigkeitsbereich nennt die Betriebsanleitung bis 25 km/st für den I. Gang, 10 bis 50 km/st für den II., 25 bis 75 km/st für den III. und 40 bis 110 km/st für den IV. Gang. Gewiß tut der normale Fahrer gut sich hieran zu halten. Wir hatten aber keineswegs den Eindruck unserem Testwagen wehzutun, wenn wir diese Bereiche nach oben und nach unten beträchtlich erweiterten. Den II. Gang fuhren wir ohne weiteres bis weit über 60 und den III. Gang bis über 90 km/st hinaus aus (auf dem Tacho also bis 100).

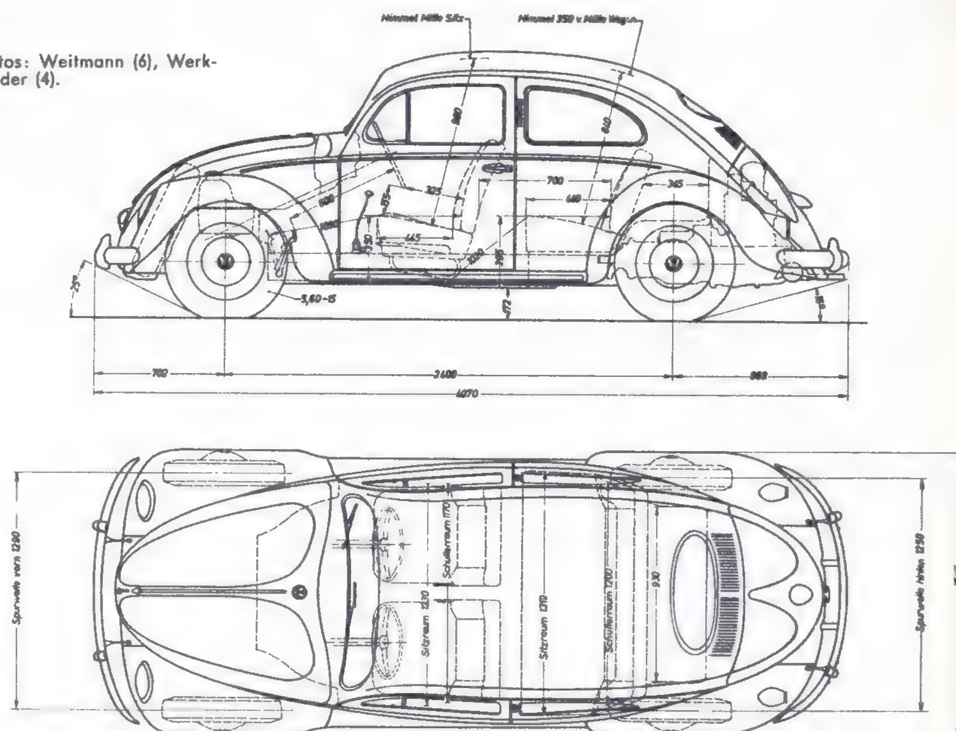
Wenn man den Volkswagen wenden will, erweist es sich, daß er doch einen ziemlich großen Drehkreis hat. In zügiger Fahrt aber ist er tatsächlich sehr wendig wozu ihm wohl vor allem die sehr angenehme, ziemlich direkte Untersetzung der Lenkung verhilft, die für den gesamten Radausschlag nur knapp 3 Lenkrad-Umdrehungen benötigt. Gut zu lenken ist der VW, gut schalten kann man ihn auch, seine Bedienung ist einfach und unkompliziert, er ist eben in keiner Weise sonderlich anspruchsvoll.

Das Mosaik aller seiner gewiß nicht ausnahmslos, aber doch weit überwiegend besonders guten Eigenschaften hat dem Volkswagen zu jener geradezu einsamen Spitzenstellung verholfen, die er heute innehat. Und nicht zuletzt liegt das auch an seiner vielseitigen Verwendbarkeit. Der Mann, der ihn frei von jeglichen Ambitionnen nur als fahrbaren Untersatz zum Brötchenerwerb benützt, ist mit dem VW genau so bestens bedient, wie der Autofahrer aus Passion. Er eignet sich in gleicher Weise als Arbeitsmaschine wie als Sportgerät. Ob er Jahr und Tag ungewaschen und ungeliebt herumlaufen muß oder als ganzer Stolz seines Besitzers gehegt und gepflegt wird, immer tut er treu und zuverlässig seinen Dienst.

Dr. Nordhoff hat kürzlich ein Prinzip seiner Verkaufspolitik sehr treffend formuliert: „Man darf den Käufer eines billigen Wagens nicht enttäuschen, denn er hat jahrelang gespart, um den Traum seines Lebens zu verwirklichen, und würde nie verzeihen, wenn er enttäuscht würde."

Werner Oswald

Fotos: Weitmann (6), Werkbilder (4).



Europäische

4.



Hoch über dem Häusermeer der Millionenstadt haben in der „freien Kommune des Montmartre" die Künstler ihr Zuhause. Alt, baufällig und romantisch verbreitet dieser Stadtteil ein flair, der seit eh und je ungezählte Tausende anzieht.

Es läßt sich wohl mit Worten gar nicht sagen, warum man diese Stadt so liebt, warum sie uns immer und immer wieder in ihren Bann schlägt, so daß man, wenn man sie einmal ein paar Monate lang nicht gesehen hat, so etwas wie Heimweh nach ihr empfindet. Wie töricht, anzunehmen, das rühre von dem „echt Pariser Nachtleben" auf dem Montmartre, an der Place Pigalle her oder der Chance eines „tollen Abenteuers". Das eine wie das andere ist Fremden-Industrie geworden, und wem es genügt, mag sich daran erfreuen. Paris ist mehr — viel mehr. Es ist die Heimat der individuellen Freiheit, im Geist sowohl wie im Alltag des Lebens. Man setze sich nur eine Stunde lang in ein Café am Boulevard St. Michel, um dies zu verstehen und ganz zu begreifen. Und ob es der niemals abreißende Strom der Automobile auf den Champs Elysées oder ob es die stille Beschaulichkeit der Seineufer mit den eigenartigen Gestalten der Bouquiniers ist, immer wirkt es wie ein Rausch, aber ein Rausch, der nicht beklemmt, sondern befreit.

Gewiß, Paris ist eine alte Dame geworden, und in vielem mag sie den Vorstellungen nicht mehr entsprechen, die wir, aus den Berichten unserer



Auch für sie gilt Frankreichs Wahlspruch: Liberté, Egalité, Fraternité!



links: Auf dem Grund dieses gewaltigen Marmorrunds liegt Frankreichs größter Sohn, Napoleon I. im Invalidendom — ein Wallfahrtsort für jeden Franzosen.

unten: Sonntägliche Ruhe auf einer der schönsten Straßen der Welt: den Champs Elysées. Unsere Aufnahme zeigt die ganze Länge dieser 2000 m langen Prachtstraße, die schon zu einer Zeit angelegt worden ist, als es noch keine Autos gab.

Metropolen

PARIS

begeisterten Väter schöpfend, uns machten. Aber es ist eine alternde Dame, die schön geblieben ist und schön bleiben wird in alle Ewigkeit, denn die milde Patina des Alters verschönt sie noch.

Die eleganten Reiterinnen und Reiter im Bois de Boulogne, die eiligen Angestellten und Arbeiter an den Straßenkreuzungen, deren Hast ein Pfiff des Polizisten wie mit einem Wunderstabe stoppt, der ratternde Rhythmus der Metro mit dem wechselnden Spiel der Fahrgäste, die Bistros in den stillen Nebenstraßen mit dem ewigen Gedudel einer Ziehharmonika, das in sich selber versunkene Liebespärchen auf der Bank bei Sacre Coeur und die auf tänzelnden Araberhengsten aufmarschierenden Spahis an der Ecole Militaire ... das alles gehört zusammen und verbindet sich zu einer Symphonie, die nur ein Gershwin einzufangen und wiederzugeben vermochte — unvollkommen auch er.

Es braucht nicht von Frauen die Rede sein, wenn man von Paris spricht, denn Paris ist selbst wie eine Frau: klug und wissend, verstehend und ein klein wenig müde, bezaubernd und irritierend, und unvergeßlich für jeden, den sie einmal geküßt ...

C. O. W.



Im Herzen Frankreichs und seiner Metropole liegt auf der kleinen Ile de France eines der schönsten und erhabensten Baudenkmäler des Landes: die Kathedrale Notre Dame.

rechts: Am Fuße der Madeleine verträumt dieser Bettler den warmen Sommertag, ehe er sich unter einer Seine-Brücke schlafen legt.

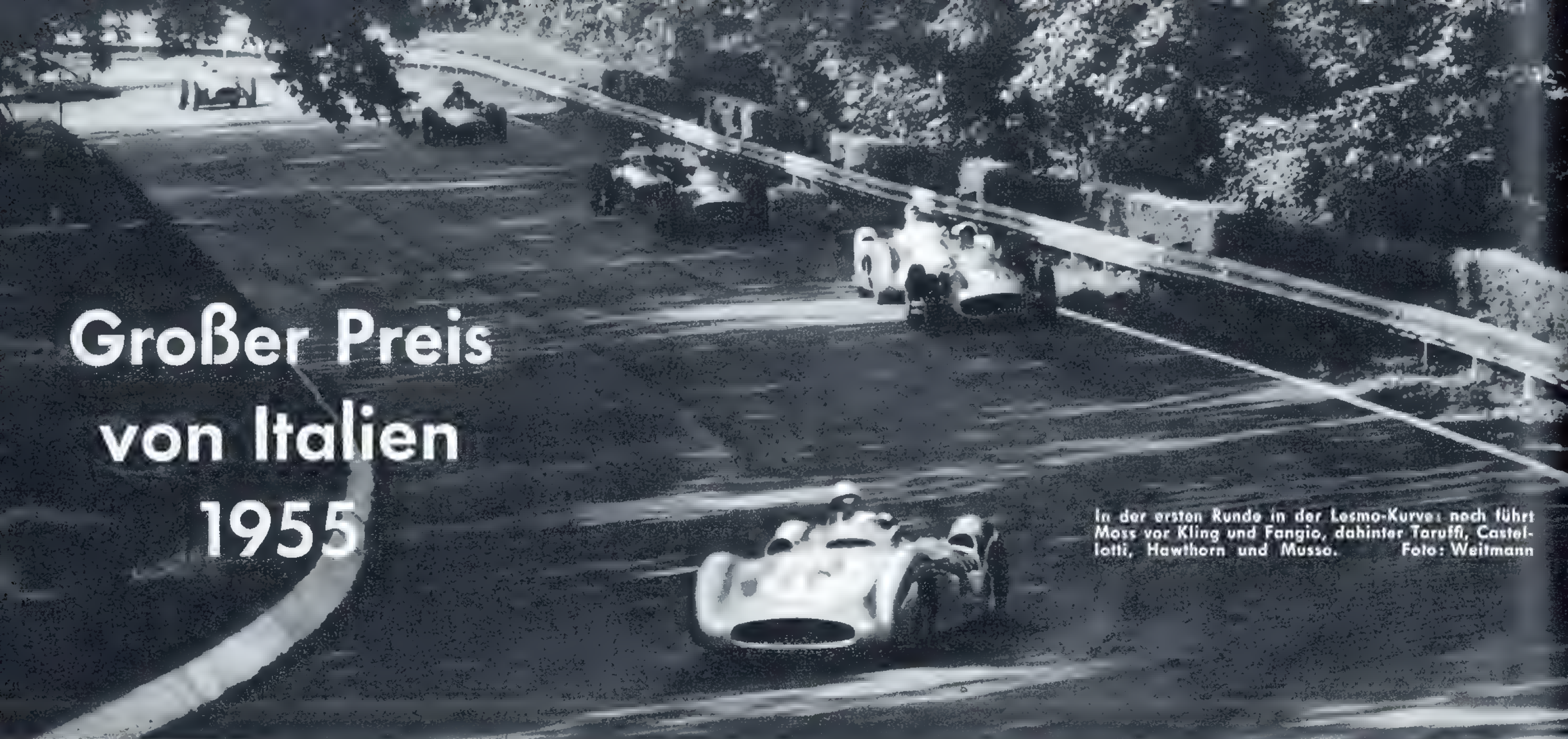




Freie Bänke an der Seine sind tagsüber rar, nachts aber doppelt besetzt.

unten: Wie ein nimmermüder Wächter und selbst den Eiffelturm überragend, von dessen Spitze aus dieses Bild aufgenommen wurde, steht der leuchtendweiße Bau der Basilika „Sacré Coeur" über dem endlosen Häusermeer der Seinestadt.

Großer Preis von Italien 1955



In der ersten Runde in der Lesmo-Kurve: noch führt Moss vor Kling und Fangio, dahinter Taruffi, Castellotti, Hawthorn und Musso. Foto: Weitmann

Zwischen Reims 1954 und Monza 1955 hat sich ein Ring geschlossen, der ein denkwürdiges Stück Renngeschichte von Mercedes-Benz umfaßt. Die traditionsreiche deutsche Firma hatte nach 15jähriger Rennpause den klassischen Großen Preis von Frankreich zum Debut ihrer neuen Rennwagen bestimmt und einen überzeugenden Doppelsieg davongetragen. Nun beschloß sie das letzte Rennen dieser Saison und gleichzeitig ihre eigene Grand Prix-Tätigkeit der laufenden Formel mit einem weiteren Doppelsieg. Dazwischen liegen Siege über Siege. Auch einige Niederlagen wie in England, Spanien und Monte Carlo . . . Doch auch diese Niederlagen konnten niemals den Eindruck überzeugender Überlegenheit der Mercedes-Rennwagen verwischen.

Woher kommt sie? Sind es wirklich nur jene unerschöpflichen finanziellen Möglichkeiten, von denen man so oft hören und lesen konnte? Sicherlich trugen sie dazu bei, aber ausschlaggebend waren sie nicht. Es waren der ingeniöse Geist und die manuelle Präzision, die den Ausschlag gaben. Als man sich bei Daimler-Benz zum Rennwagenbau entschloß, wurde nicht experimentiert und improvisiert, sondern geforscht. Man ging völlig neue Wege mit dem Motor (zwangsläufige Ventilsteuerung, Direkt-Einspritzung, Mittel-Abtrieb), mit dem Fahrgestell (innenliegende Bremsen, Pendelachse mit tiefgelegtem Drehpunkt) und sogar mit der Karosserie, die gegen alle Erfahrung als Voll-Stromlinienaufbau ausgebildet wurde. Darüber hinaus tat man alles, um den Sieg und Niederlage so oft bestimmenden Zufall auszuschalten, und man tat es mit Methode und mit Erfolg. Es ist eine Tücke eben dieses Zufalls, daß alles Pech sich auf Karl Kling, den deutschen Fahrer des Mercedes-Teams, beinahe von Anfang bis zu Ende häufte. In Monza war es nach 330 km Rennen ein törichter Montagefehler an der Kardanwellen-Muffe, der ihn den sicheren 2. Platz kostete . . .

Die neue Monza-Bahn besteht aus einem Straßen-Circuit von 5750 m und einer ovalen Rennbahn mit stark überhöhten Kurven von 4250 m Länge, die beide dergestalt ineinander übergehen, daß jeder Wagen pro Runde (10 km) die Tribünen vor Start und Ziel zweimal passiert. Bei Renndurchschnitten von mehr als 200 km/st kommt derselbe Wagen also durchschnittlich alle 1½ Min. wieder. Die rund 260 km/st zulassenden Steilkurven waren für die Fahrer alles andere als angenehm, weil die Platten sich teilweise etwas gesetzt hatten. So wurden die Fahrer bei hohem Tempo an bestimmten Stellen weit aus ihrem Sitz gehoben und mußten sich mit aller Kraft am Lenkrad festhalten, um nicht aus dem Wagen geschleudert zu werden. Wegen der starken Erschütterungen wurden von fast allen Piloten Korsetts getragen. Auch Steine und Bahnabrieb machten den Fahrern zu schaffen; Musso, Trintignant und Maglioli mußten während des Rennens halten, um die Fahrbrillen zu wechseln, und als wir Kling nach seinem Ausfall sprachen, war sein Gesicht von blutenden kleinen Wunden übersät.

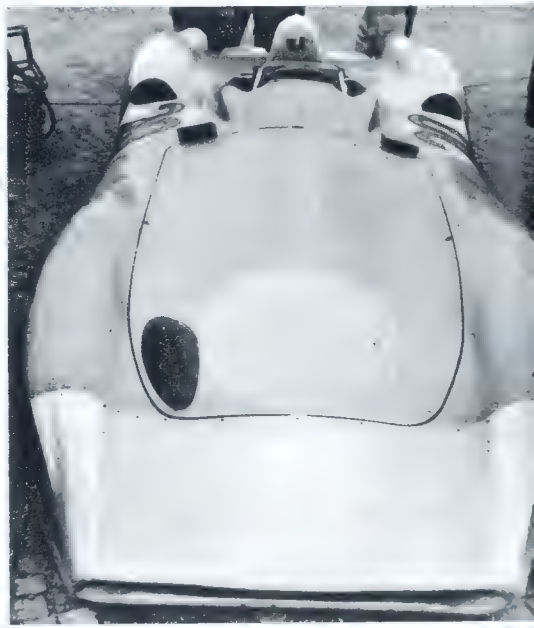
Im Training hatte sich schon die überlegene Schnelligkeit der Mercedes erwiesen, wobei sich zeigte, daß die alten langen Wagen mit 2.35 m Radstand in den Steilkurven wesentlich besser als die kurzen (2.15 m) Außenbordbremsen-Wagen zu beherrschen waren. Da das Vortraining gegenteilige Ergebnisse gezeitigt hatte, hatten die Mercedes-Monteure vor dem Rennen alle Hände voll zu tun.

Von der Konkurrenz erschienen die Lancia von Castellotti, Farina und Villoresi am gefährlichsten, während die Ferrari und Maserati den Mercedes-Fahrern keine großen Sorgen machten. Ganz zu schweigen von Gordini und Vanwall. Aber die Lancia erschienen am Sonntag nicht zum Start. Und das kam so: Farina hatte erleben müssen, daß ihm bei ca. 260 km/st in einer der Steilkurven ein Protektor vom Hinterreifen wegflog. Der Lancia streifte die obere Begrenzung der Kurve und schlitterte dann quer in Fahrtrichtung weiter. Farina bekam ihn wieder in die Gewalt, aber es muß schon eine besonders böse

Zwei Rennbahnen nebeneinander! Die Wagen kommen auf dem neuen Monza-Kurs aus zwei Schleifen in die Tribünengerade und passieren die Boxen zweimal pro Runde. Auf unserem Bild kommen links Fangio, Kling und Taruffi aus der Vialone-Kurve, während aus der Steilwandkurve Moss, der wegen einer zertrümmerten Windschutzscheibe hatte halten müssen, hinter Hawthorn herauskommt. Foto: Pfeiffle

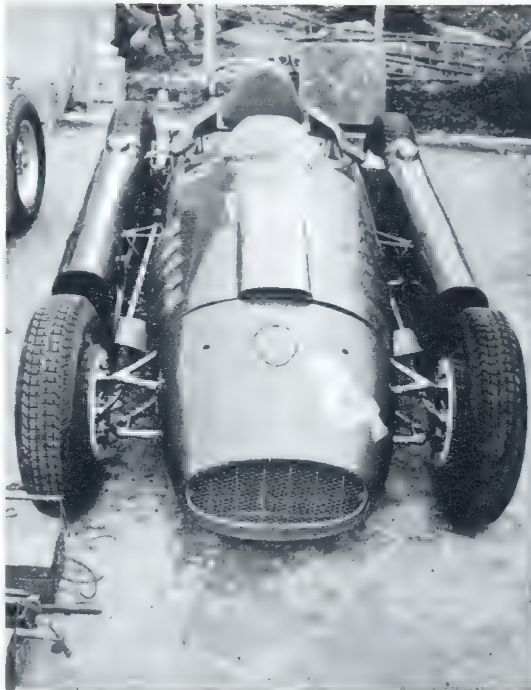


Im Training zeigten die Mercedes-Stromlinier bei schneller Fahrt durch die Steilkurven zu wenig Bodendruck der Vorderräder. Sie erhielten deshalb versuchsweise diese neue Schnauze. Foto: Wieselmann

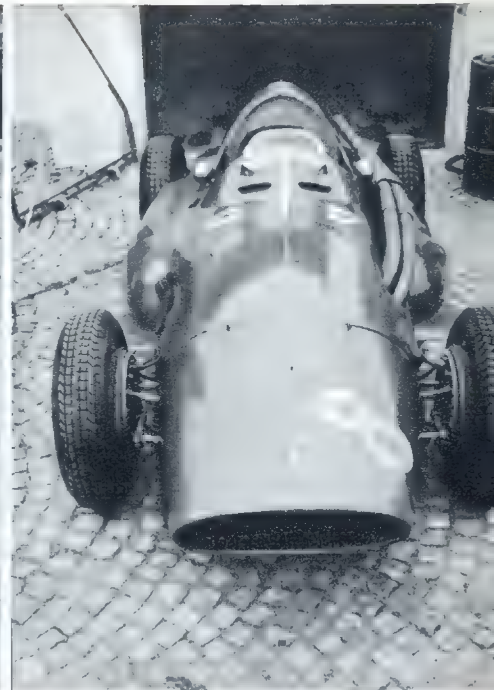


Situation gewesen sein. Als ihm am nächsten Tag ein Vorderreifen-Protektor und schließlich seinem Stallkameraden Castellotti ebenfalls ein hinterer Protektor wegflog, war die Stimmung bei Lancia auf den Nullpunkt gesunken. Auch die Konkurrenten sahen dem Start der Lancia mit gemischten Gefühlen entgegen; schließlich war nicht auszudenken, was für eine Kettenreaktion es geben könnte, wenn in der Steilkurve einem Lancia im dichten Pulk ein Protektor wegflöge... Die Gründe für das Versagen der Reifen bei Lancia sind mehrere. Zum einen liegen sie im Windschatten der seitlichen Tanks, werden also weniger gekühlt als bei den Ferrari-Wagen, die das gleiche Reifenfabrikat benützten. Weiterhin fuhren die Lancia wesentlich schnellere Runden als die Ferrari, und schon die Differenz von einer Sekunde bei einer Rundenzeit von 2:50 Min. zu 2:49 Min. verdreifacht die Reifenbeanspruchung! Hinzu kommt schließlich noch, daß die Lancia im Gegensatz zu Mercedes und Maserati, die 17 Zoll-Reifen benutzen, mit den wesentlich höher beanspruchten 16 Zoll-Reifen fahren. Bei Mercedes hatte man schon beabsichtigt, den Lancia Continental-Reifen zur Verfügung zu stellen, die auch in Monza wieder über jedes Lob erhaben waren, aber leider waren nicht genügend Reifen an Ort und Stelle vorhanden.

So verzichtete die Scuderia Ferrari auf den Einsatz der Lancia und mußte sich damit begnügen, außer den Supersqualos von Hawthorn, Trintignant und Maglioli in der Nacht vor dem Rennen noch einen vierten für Castellotti zusammenzubauen. Farina und Villoresi blieben Zuschauer.



Von der gesamten Mercedes-Konkurrenz war der Lancia der Schnellste. Leider konnte er wegen Reifenschwierigkeiten nicht an den Start gehen.



Ferraris Supersqualo zeigte unter der Führung von Castellotti ein gutes Durchstehvermögen und belegte einen sehr achtbaren dritten Platz.



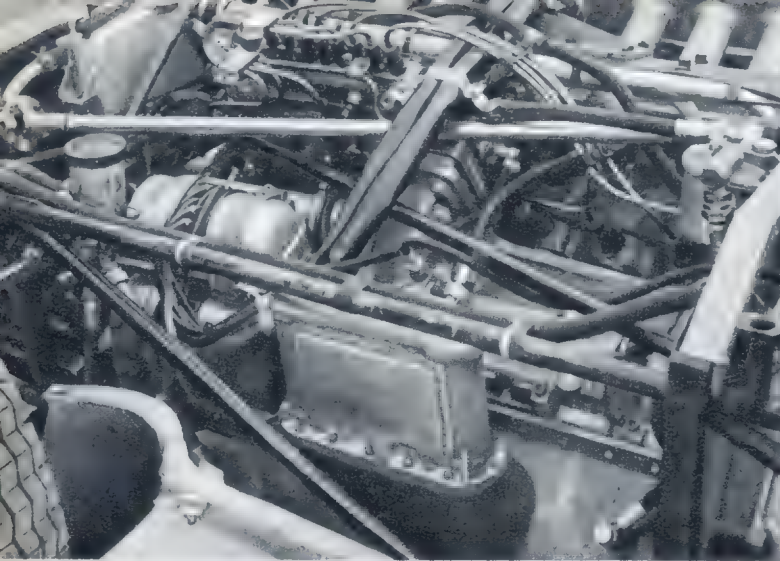
Der junge Castellotti zeigte ein neues Mal, daß er das Zeug zum Weltklassefahrer in sich hat. Er fuhr ein überlegtes, taktisch kluges und für seinen Ferrari äußerst schnelles Rennen.
Foto: Weitmann

Maserati hatte nicht weniger als 5 Werkswagen mit Mieres, Musso, Collins, Behra und Menditeguy gemeldet, außerdem erschienen noch die privaten Maserati von Fitch und Gould. Behras Wagen wies eine neue Stromlinienkarosserie auf, aber der Wagen war eher langsamer als die andern.

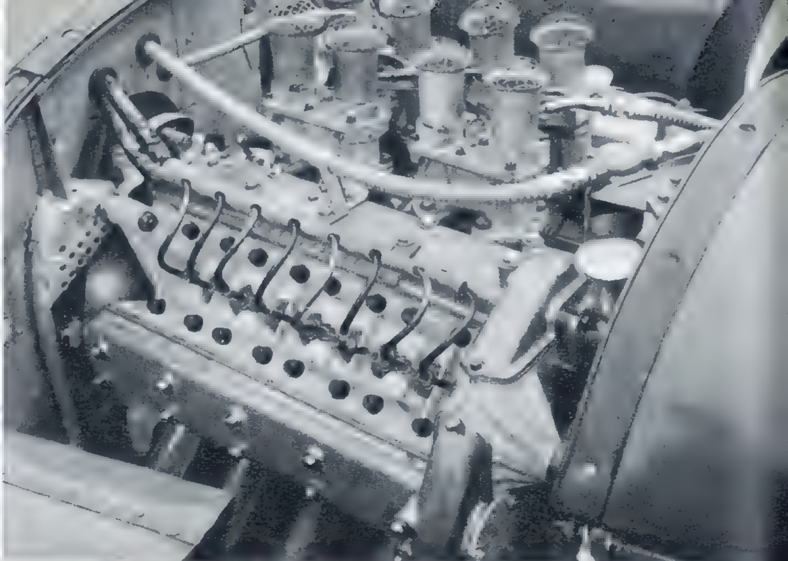
Den vier Mercedes mit Fangio, Moss, Taruffi und Kling standen weiterhin die drei Gordini von Pollet, da Silva und Lucas (der letzte der neue Achtzylinder) und die beiden englischen Einspritz-Vanwall von Wharton und Schell gegenüber. Von diesen 20 Fahrzeugen waren nicht weniger als 6 mit Scheibenbremsen ausgerüstet, nämlich die Gordini, Vanwall und der Maserati von Fitch. Interessant mag auch noch der Hinweis sein, daß auf den 11 italienischen Wagen 3 italienische, 3 englische, 2 französische, 2 argentinische und 1 amerikanischer Fahrer saßen, auf den deutschen je 1 Argentinier, Engländer Italiener und Deutscher, auf den französischen 2 Franzosen und 1 Argentinier und auf den britischen je 1 Amerikaner und Engländer.

Musso hält nach einem glänzenden Rennen an der Maserati-Box und mußte dann leider bald darauf aufgeben. Der junge Italiener hatte sich mit Castellotti einen heißen Kampf um den ersten Platz hinter der Mercedes-Equipe geliefert und ihn tatsächlich errungen, bis sein Maserati die Hetze übelnahm und, wie die Schweizer sagen, Forfait erklärte.
Foto: Weitmann





Rahmenrohre, Benzin- und Ölleitungen, Einspritzelemente und Zündkabel – vom Motor ist nichts zu sehen! (Mercedes-Benz)



Einer der beiden Blöcke des Lancia-V8-Motors mit seinen doppelten obenliegenden Nockenwellen. Vier Solex-Doppelvergaser.

Als das Rennen begann und die 4 Mercedes in der Reihenfolge Fangio — Moss — Kling — Taruffi souverän in Führung gingen — eine Führung, die niemals angegriffen wurde — streckten zuerst die Franzosen und Engländer die Waffen. Von ihren 5 Wagen waren nach der ersten Runde einer, noch der 8. Runde drei und nach der 27. Runde alle fünf verschwunden. Von da ab waren die italienischen und deutschen Wagen unter sich.

Bereits nach 10 Runden konnte Neubauer das Zeichen „Regulare" heraushängen. Die vier Mercedes brauchten nicht mehr auf Zeit zu fahren, sondern nur noch ein gleichmäßiges schnelles Tempo einzuhalten. Sie lagen in der Reihenfolge Fangio — Moss — Kling — Taruffi mit Abstand allein vorn; nach rund 12 Sek. folgte Castellotti (Ferrari), dem sich bald der junge Maserati-Mann Musso zugesellte. Fangios Rundenzeiten lagen nach dem „Regulare" bei 2.52—2.53 Min., während der schnellste Gegner nicht unter 2.54 Min. kam. Von der 16. Runde ab greift Musso an, überholt Castellotti und erobert den 5. Platz. Da hält plötzlich in der 18. Runde Moss. Ein aufgeschleuderter Stein hatte seine Windschutzscheibe zertrümmert. In fieberhafter Eile wechselten die Mercedes-Monteure die Scheibe aus, aber Moss verliert trotzdem mehr als 1³/₄ Min., die er bei normalem Rennverlauf nicht mehr einholen kann.

Natürlich interessiert das Moss gar nicht. Die etwa 10 in der Zwischenzeit an ihm vorbeigegangenen Konkurrenten werden einer nach dem andern eingeholt, der junge Engländer hat eine phantastische Verfolgungsjagd inszeniert, in deren Verlauf er mit 2:46,9 (215,7 km/st) die absolut schnellste Runde fährt, er rückt wieder auf, erst auf den 8., dann auf den 7. Platz; aber in der 29. Runde machte sein Motor nicht mehr mit. Stirling kommt zu Fuß an die Boxen.

Vier Runden später kommt Kling, der an 2. Stelle lag, langsam aus der Steilkurve angerollt und reißt seinen Mercedes gegenüber den Boxen auf den Grasstreifen. Eine durch einen Montagefehler nicht angezogene Muffe auf der Kardanwelle hat ihn aus dem Rennen geworfen.

Der Zuschauer bemächtigt sich spannende Erregung: wiederholt sich in Monza etwa das Monte Carlo-Debakel? Noch führen überlegen die zwei Mercedes von Fangio und Taruffi. Der stürmische Musso hat ebenso wie seine Maserati-Kollegen Collins und Gould wegen Motorschadens aus dem Rennen gehen müssen. Auch Mieres (Maserati) und Hawthorn (Ferrari) halten verdächtig oft an den Boxen, wo Hawthorn dann bald endgültig stehenbleibt.

Hinter Castellotti liegt der sehr gleichmäßig fahrende Behra an 4. Stelle und ist gerade dabei, seinen Stallkameraden Menditeguy zum zweiten Male zu überrunden, als sich der Argentinier plötzlich auf sein Temperament besinnt und Behra ein rundenlanges, großartiges Duell liefert, das ihn geradezu nach vorn reißt. Noch 9 von den 20 gestarteten Wagen sind in der 39. Runde im Rennen, der Durchschnitt von Fangio ist auf 207,9 km/st abgesunken. Man hat den Eindruck, als fahren die beiden Mercedes mit völliger Entspannung. Fangios Rundenzeiten liegen jetzt bei 2.55 Min.

Aus Vorsichtsgründen haben Musso, Hawthorn, Fitch und Gould Reifen gewechselt. Die an sich langsamen Ferrari von Maglioli und Trintignant, die im Hinterfeld nie eine Rolle gespielt haben, sind durch die Boxenhalte und Ausfälle der Maserati, aber auch durch ihre gleichmäßige Fahrweise nach vorn gekommen und halten den 5. bzw. 7. Platz, während der hervorragende Castellotti auf dem ihm völlig ungewohnten Ferrari seinen 3. Platz sicher behauptet.

In der vorletzten Runde kommt Behra, der unangefochten an 4. Stelle liegt, plötzlich mit qualmendem Motor an den Boxen vorbei: wird er noch eine Runde schaffen? Er behandelt den todkranken Motor mit der rechten Zehenspitze, schleicht mit fünf Zylindern um die Bahn, verschwindet und kommt in einer Rauchfahne, als die ersten drei schon abgewinkt sind, mit letzter Kraft an die Ziellinie gerollt. Er hat seinen 4. Platz gerettet. Dicht hinter ihm kommt Menditeguy, dann Maglioli, Mieres, Trintignant und Fitch. Mehr ist von 20 Wagen nicht übriggeblieben. Nur die ersten 4 liegen in derselben Runde, die nächsten schon 1—4 Runden zurück.

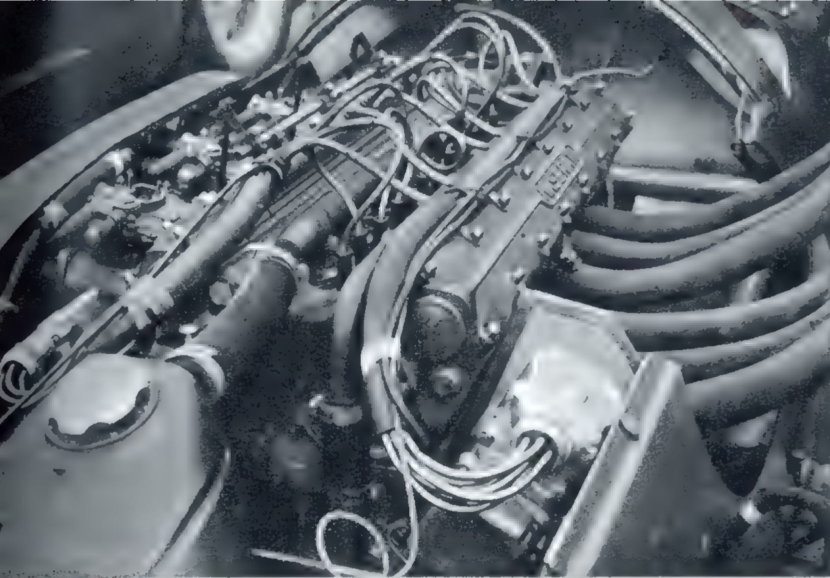
Den Mercedes-Rennwagen ist das Unwahrscheinliche geglückt: sie kamen, sahen und siegten. Und es gibt an diesem Sieg wie an ihrer Überlegenheit nichts zu deuten. Man hat in Stuttgart die Formel als eine Konstruktionsaufgabe betrachtet, aus der das Optimum geholt werden muß. Wem dies gelingt, der wird der Überlegene

Derselbe Wagen mit zwei Karosserien. Das Bild macht deutlich, wie winzig die Normalkarosserie des Mercedes-Benz gegenüber der Stromlinienkarosserie erscheint. Im Rennen fuhren Fangio und Moss die Stromlinienkarosserien, während Kling und Taruffi auf normalen Wagen saßen. Fotos: Wieselmann

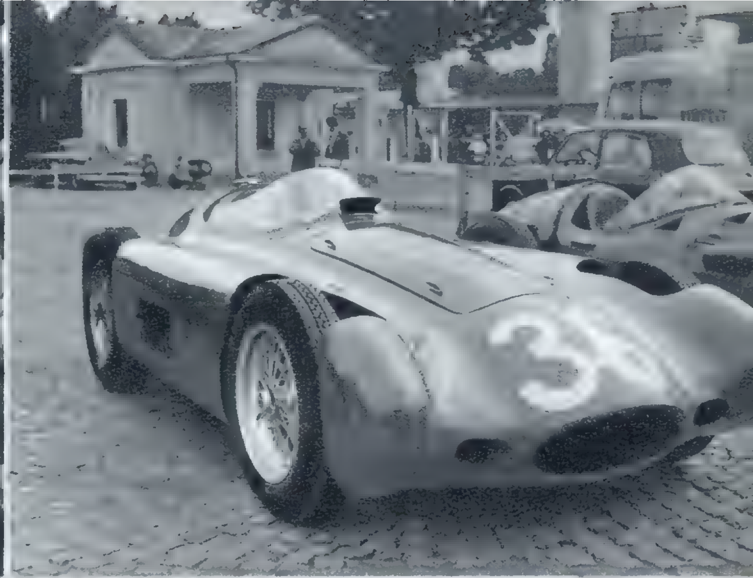


Während bei der Maserati-Bremstrommel das Bremsträgerblech durchbohrt ist (wie übrigens der Lenkhebel auch), sind seitlich Kühlrippen aufgezogen.





Rennmotor in klassischer Bauweise: Maserati-Sechszylinder mit doppelten obenliegenden Nockenwellen und 3 Weber-Doppelvergasern.



Maseratis eigens für Monza gebauter Stromlinienwagen enttäuschte. Sein 4. Platz ist nur der Fahrkunst Behras zu verdanken.

sein. Nachdem Daimler-Benz bewiesen hat, daß sie das Optimum in heißer Konkurrenz mit italienischen, englischen und französischen Firmen erreicht hat, kann man ihren Entschluß, sich während der weiteren Geltungsdauer der Formel vom Grand Prix-Sport zurückzutreten, ohne weiteres verstehen. Der Prestige-Gewinn dieser Überlegenheit in aller Welt wird die Kosten der Rennabteilung ausgleichen, wenn nicht übertreffen.

Dem Großen Preis von Italien voraus gingen Rennen der Gran Turismo-Klassen um die Coppa Inter-Europa jeweils über eine Stunde mit fliegendem Start. Sie wären eine rein national-italienische Angelegenheit gewesen, wenn sich nicht einem Riesenpulk von Alfa-Giuliettas einige 1,3 Liter-Porsche gesellt hätten, besonders jene von Götze, von Frankenberg und von Hanstein, Diese drei machten dann auch in umgekehrter Reihenfolge das Rennen unter sich aus und gaben den Giuliettas auf ihrem eigenen Boden das Nachsehen. Die Überlegenheit der drei Porsche gegenüber den grazilen italienischen Doppelnockenwellen-Wagen war geradezu peinlich; die Zuschauer hatten den Eindruck, als gäbe es zwei verschiedene Rennen: eins für die Porsche und ein anderes für die Alfa Romeo.

Unmittelbar nach dem Lauf der 1,3 Liter-Gran Turismo-Wagen wurden die drei siegreichen Porsche von v. Hanstein, v. Frankenberg und Götze zusammen mit den drei nächstplacierten Alfa-Giuliettas plombiert und in den Parc fermée geschoben. In der Ausschreibung hatte sich der Veranstalter nur das Recht vorbehalten, die beiden Erstplacierten auf Serienmäßigkeit zu überprüfen. Daß die Alfa ebenfalls festgehalten wurden, zeigte dem Kundigen schon, wohin der Hase laufen würde. Also, man demontierte die Porsche, prüfte Hub und Bohrung, weil man sie offenbar für verkappte 1500er hielt, maß Verdichtung, Ventile, Federn — alles war in Ordnung. So suchte man unter Aufsicht eines Professors der Mailänder TH weiter und fand schließlich bei jedem der drei Porsche etwas. Götze hatte eine Trockensumpfschmierung eingebaut, von Frankenberg angeblich nicht handelsüblichen Kraftstoff verwendet und von Hanstein eine zu geringe Spurweite der Räder. Wie wenig stichhaltig diese Begründung ist, geht daraus hervor, daß sämtliche Porsche seit dem ersten im Jahre 1949 gebauten Modell die gleiche Spurweite (vorn 1290, hinten 1250 mm) aufweisen und selbstverständlich auch die gute alte „Aluminium-Büchse", die schon zweimal Lüttich—Rom—Lüttich und die Alpenfahrt gewonnen hatte und die von Hanstein in Monza benutzte. Was von Frankenbergs „nicht handelsüblichen" Kraftstoff betrifft, so war das nichts anderes als Aria-Kraftstoff, wie er in Frankreich, Deutschland und der Schweiz aus der Tankstelle fließt. Da er in Italien nicht verkauft wird, brachte von Frankenstein ihn sich aus der Schweiz mit. Die italienische Sportkommission wird mit diesen Disqualifikationsargumenten schwerlich durchkommen, nachdem die Porsche-Fahrer selbstverständlich Protest dagegen eingelegt haben. Nun muß man abwarten, wie das nächste Treffen Porsche contra Giuliettas ausgehen wird ... *H. U. Wieselmann*

Ergebnisse:

1. Fangio (Argentinien), Mercedes-Benz, 500 km in 2:25:04,4 = 206,79 km/st; 2. Taruffi (Italien), Mercedes-Benz, 2:25:05,1; 3. Castellotti (Italien), Ferrari, 2:25:50,6; 4. Behra (Frankreich), Maserati, 2:29:01; 5. Menditeguy (Argentinien), Maserati, 1 Rd. zurück; 6. Maglioli (Italien), Ferrari, 1 Rd. zurück. – Schnellste Runde: Moss (England), Mercedes-Benz, in 2:46,9 = 215,69 km/st.

Stand der Automobilweltmeisterschaft: 1. Fangio (Argentinien), Mercedes-Benz, 42 Pkt.; 2. Moss (England), Mercedes-Benz, 23 Pkt.; 3. Castellotti (Italien), Lancia u. Ferrari, 12 Pkt.; 4. Trintignant (Frankreich), Ferrari, 11⅓ Pkt.; 5. Farina (Italien), Ferrari, 10⅓ Pkt.; 6. Taruffi (Italien), Mercedes-Benz, 9 Pkt.

Coppa Inter-Europa: bis 1300 ccm: 1. von Hanstein (Dtschld.), Porsche, 1:00:00 = 142,11 km/st; 2. von Frankenberg (Dtschld.), Porsche, 141,65 km/st; 3. Götze (Dtschld.), Porsche, 139,89 km/st; 4. Gorza (Ital.), Alfa Romeo Giulietta, 139,62 km/st; 5. Buticchi (Ital.), Alfa Romeo Giulietta, 138,78 km/st; **bis 2000 ccm:** 1. Guarducci (Ital.), Fiat V8, 1:00:00 = 153,47 km/st; 2. Zagato (Ital.), Fiat V8, 153,23 km/st; 3. Crespi (Ital.), Alfa Romeo, 152,28 km/st; 4. Riboldi (Ital.), Alfa Romeo, 152,26 km/st; 5. Lieti (Ital.), Fiat V8, 151,59 km/st; **über 2000 ccm:** 1. Gatta (Ital.), Lancia Aurelia, 1:00:00 = 153,09 km/st; 2. Croce (Ital.), Lancia Aurelia, 152,67 km/st; 3. Colocci (Ital.), Lancia Aurelia, 150,06 km/st; 4. Bona (Ital.), Lancia Aurelia, 148,25 km/st; 5. Lualdi (Ital.), Lancia Aurelia, 146,09 km/st.

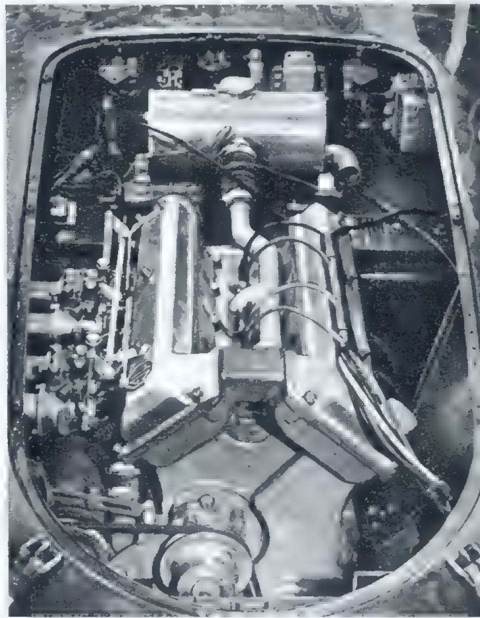
Interessantes bei MG

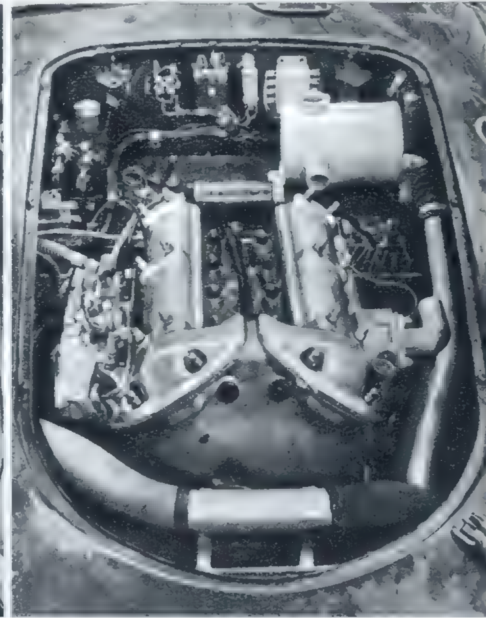
Nichts kann die Bedeutung, die man bei der British Motor Corporation dem Automobilsport beimißt, deutlicher charakterisieren als die Tatsache, daß zwei der drei bei der Ulster Tourist Trophy eingesetzten MG-Sportwagen mit 1,5 Liter-Versuchsmotoren ausgerüstet waren. Die beiden jeweils zwei obenliegende Nockenwellen aufweisenden Triebwerke leisten über 100 PS. Alle drei Fahrzeuge sind dem in Le Mans eingesetzten Prototyp ähnlich, haben jedoch alle Scheibenbremsen. Die beiden Doppelnockenwellen-Motoren wurden aus dem B.M.C.-Vierzylinder B-Typ entwickelt. Sie haben auch den gleichen Zylinderblock, der nur an der Frontseite zwecks Aufnahme des Kettentriebs für die Nockenwellen verändert wurde.

Zwei verschiedene Zylinderköpfe werden bei den neuen Motoren ausprobiert, jeder hat vier Ansaug- und vier Abgaskanäle sowie zwei Ventile pro Zylinder. Während bei dem einen Zylinderkopf die Ventile in einem Winkel von 60° zueinander stehen, beträgt der Ventilwinkel beim anderen Kopf 80°. Die beiden Versuchsmotoren sind mit Solex-Horizontaldoppelvergasern ausgerüstet, Versuche mit S.U.-Vergasern befinden sich in Vorbereitung. Im Gegensatz zu dem in Le Mans verwendeten Stoßstangen-Motor, der 80 PS leistet, geben die beiden neuen Antriebsaggregate über 100 PS Leistung ab.

Gordon Wilkins

Die beiden neuen, bei der Ulster Tourist Trophy in Dundrod erstmals eingesetzten 1,5 Liter MG-Versuchsmotoren mit verschiedenartigen Zylinderköpfen und zwei Nockenwellen. Fotos: (2) Gordon Wilkins





1,5 Liter MG „A"

Die weltberühmten MG-Midget „T"-Typen werden schon seit einigen Monaten nicht mehr gebaut. An ihre Stelle tritt jetzt der neue MG „A", der dazu vorgesehen ist, eine neue Epoche in der Entwicklung der MG-Sportwagen einzuleiten. Die Firma MG gehört zum Nuffield- bzw. BMC-Konzern, sie ist in England im Bau verhältnismäßig billiger kleiner Sportwagen führend.

Während der bisherige MG eine betont konservative, eckige Karosserie besaß, zeichnet sich das neue Modell durch eine dem modernen Geschmack entsprechende abgerundete und strömungsgünstige Linienführung aus. Er hat jetzt einen von außen zugänglichen und abschließbaren Kofferraum, in dem auch Reserverad und Werkzeug untergebracht sind. Der Wagen hat zwei lederbezogene Einzelsitze, außerdem natürlich ein Verdeck mit großem Rückfenster.

Prototypen dieses Modells waren bekanntlich schon in Le Mans eingesetzt. Von diesen wurde vor allem auch das Fahrgestell übernommen, das im wesentlichen aus dem des Spezialfahrzeugs entwickelt wurde, mit dem Captain Eyston im letzten Jahr wieder zahlreiche Klassenrekorde aufstellte. Fahrer- und Beifahrersitz liegen zwischen dem weit ausgeschwungenen Chassisrahmen und der Kardanwelle, wodurch das neue Modell eine besonders niedrige Schwerpunktlage erhielt. Die Vorderräder sind an Querlenkern und Schraubenfedern aufgehängt, während sich die starre Hinterachse (mit Hypoidverzahnung) auf Halbelliptikfedern stützt.

68 PS bei 5500 U/min leistet der 1,5 Liter-Vierzylindermotor mit hängenden Ventilen. Er ist mit Zwillingsvergasern ausgerüstet. Die Kupplung wird hydraulisch betätigt, die oberen drei Gänge des Vierganggetriebes sind synchronisiert.

Normalerweise besitzt der Wagen Scheibenräder, jedoch sind gegen Mehrpreis Drahtspeichenräder, Nebellampen, Heizung und Radio lieferbar. Auch für das neue Modell gedenkt das Werk wieder Spezialteile und Frisieranleitungen vorzubereiten, eine Maßnahme, die auch schon bisher der Popularität des MG sehr förderlich war.

W. O.

Technische Daten

Motor: 4 Zylinder, Bohrung × Hub 73 × 89 mm, Hubraum 1489 ccm, Leistung 68 PS bei 5500 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen), 3 Kurbelwellenlager, Wasserkühlung mit Pumpe, Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 3,7 Liter) mit Hauptstromfilter (auswechselbares Element), Zwillings-Halbfallstromvergaser (SU), SU-Benzinpumpe, 45 Liter-Tank im Heck, 12 Volt-Zündanlage.

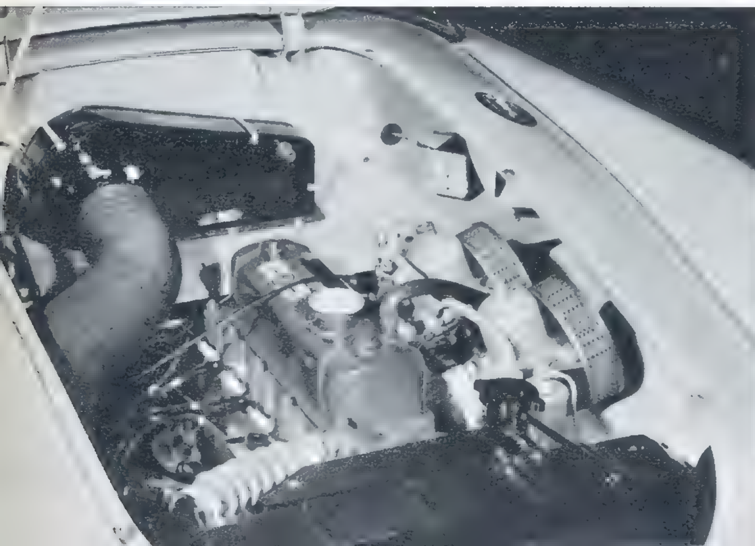
Kraftübertragung: Einscheibentrockenkupplung (hydraulisch betätigt), Vierganggetriebe (II. bis IV. Gang synchronisiert), Gesamtuntersetzungen: I. 15,65, II. 9,52, III. 5,91, IV. 4,3, Rückwärts 20,47, Hinterachsantrieb hypoidverzahnt (4,3:1).

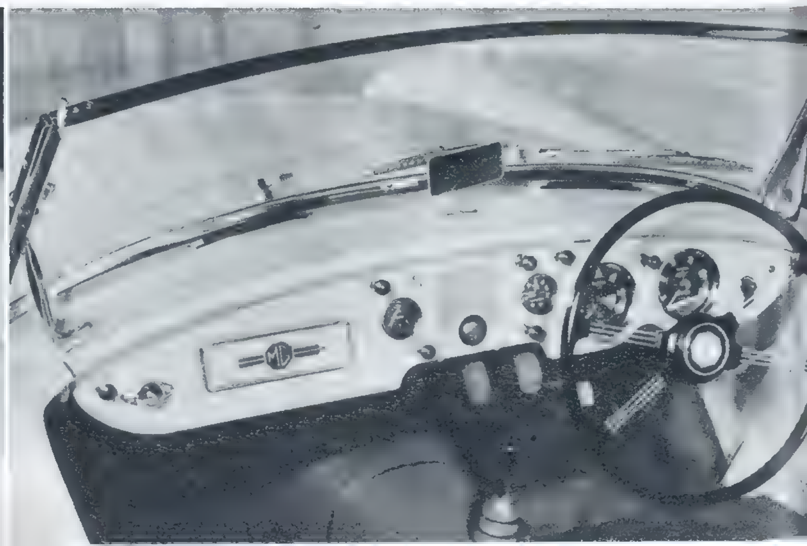
Fahrwerk: Kastenrahmen, vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Halbfedern, Reifen 5,60–15, Zahnstangenlenkung, hydraulische Lockheed-Bremsen.

Allgemeine Zahlen: Radstand 2388 mm, Spur 1205/1233 mm, Bodenfreiheit 150 mm, Außenmaße 3960 × 1470 × 1270 mm.

Preis: Sport-Zweisitzer DM 8850,–, Mehrpreis für Speichenräder DM 300,–.

Importeur: J. A. Woodhouse, Köln-Braunsfeld, Stolberger Straße 108.





Porsche -

sicherer
und
schneller



Die neuen Porsche-Modelle, die auf der Ausstellung gezeigt werden, haben sich äußerlich so gut wie nicht verändert. Man könnte diese Karosserie wohl auch kaum ändern, ohne sie sowohl hinsichtlich ihrer Formschönheit wie auch ihrer ausgezeichneten aerodynamischen Werte zu verschlechtern. Erst bei näherem Hinsehen merkt man, daß der Wagen eine vergrößerte Rundblickscheibe erhalten hat und mit einem ganz neuen Armaturenbrett ausgerüstet wurde, das vernünftigerweise über die ganze Breite mit einem weichen, schaumgummigepolsterten Wulst als Abschluß versehen ist. Es ist eigentlich unbegreiflich, daß noch immer Autos mit neugestalteten Armaturenbrettern herauskommen, bei denen der Forderung nach dieser inneren Sicherheit nicht Rechnung getragen wird. Seitliche Schutzleisten mit Gummieinlagen unterhalb der Türen geben ein besseres Gefühl auf dem Parkplatz, wenn nämlich die Besitzer der danebenstehenden Wagen achtlos ihre Türen öffnen.

Innerlich wurde an den Porsche-Modellen viel geändert, und wenn man diese Änderungen auf einen gemeinsamen Nenner bringen will, so könnte man sagen: alles für die erhöhte Fahrsicherheit. Die bei den Rennsport-Spydern gesammelten Erfahrungen führten dazu, den Serienmodellen eine beträchtlich weichere Federung mit entsprechend vergrößerten Federwegen und verbesserten Anschlägen zu geben. Hand in Hand damit erfolgte die Verwendung eines in Form und Aufhängung geänderten verstärkten Querstabilisators und nunmehr — wie beim Spyder — senkrecht angeordneter hinterer Stoßdämpfer, die durch Hohlgummianschläge eine weitere Progressivwirkung aufweisen. Lenkgeometrie und Kinematik der Vorderachse wurden verbessert, die Spurstange überarbeitet und ein hydraulischer Lenkungsdämpfer vorgesehen. Durch die Umstellung auf 15 Zoll-Reifen von wahlweise 5.60 bzw. 5.90 Dimension wurde der Fahrkomfort beträchtlich erhöht, ebenso durch eine weitere Geräuschminderung, die man durch verbesserte Gummiaufhängung von Motor und Getriebe sowie Verwendung körperschalldämmenden Materials erreichte. Eine Verbesserung des Einstiegs erreichte man durch Senkung des Innenbodens um 35 mm.

Durch die aufgezählten Änderungen hat der Porsche eine Metamorphose durchgemacht, die ihn zu einem der bestliegenden Autos überhaupt stempelt. Es kann heute an seinem Fahrverhalten niemand mehr bemerken, daß es sich um einen Heckmotorwagen handelt.

Guten Gewissens konnte Porsche drum darangehen, auch die reinen Fahrleistungen zu erhöhen. Während die beiden 1300 und 1300 Super-Motoren unverändert blieben, wurden die bisherigen 1500 ccm-Motoren auf 1600 ccm — der internat. Klasseneinteilung entsprechend — erhöht. Hand in Hand ging damit eine Leistungssteigerung von 55 auf 60 PS beim Typ „Dame" und von 70 auf 75 PS beim Super. Damit erreicht die geschmeidige „Dame" über 160 und der neue Super 180 km/st.

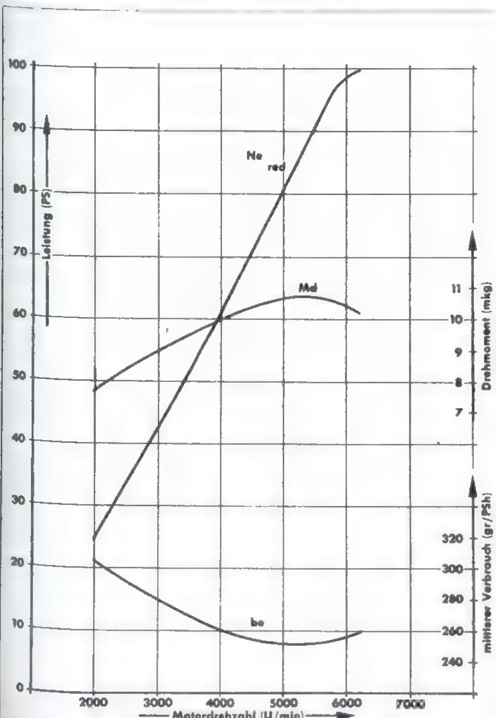
Die große Überraschung jedoch ist der neue Typ „Carrera". Mit ihm bringt Porsche den in unzähligen Rennen siegreichen Viernockenwellenmotor des Spyders, von 115 auf 100 PS gezähmt, in einem bequemen und luxuriösen Reisewagen. Die Verdichtung dieses inzwischen längst bewährten und narrensicheren Motors wurde von 9,5 auf 8,7:1 reduziert. Mit ihm läuft das Coupé rund 200 km/st. Wichtiger aber ist die Beschleunigung, von der man sich ein ungefähres Bild machen kann, wenn man weiß, daß der Carrera im II. Gang über 120 und im III. rund 170 km/st erreicht. Dabei läßt er sich im Stadtverkehr willig mit 2000 U/min und weniger fahren. Seine Höchstleistung gibt er bei 6200 U/min, sein höchstes Drehmoment bei 5400 U/min ab, aber kurzzeitig läßt sich der Viernockenwellenmotor bis 7200 U/min ausdrehen.

Alle drei Ausführungen des Typs 356 (jetzt 356/A 1500 RS), also Coupé, Cabriolet und Speedster, werden zukünftig mit diesem Motor geliefert werden können, und die Serienherstellung wird bis zum Beginn der neuen Sportsaison die Einstufung dieses Wagens in die Gran Turismo-Klasse ermöglichen.

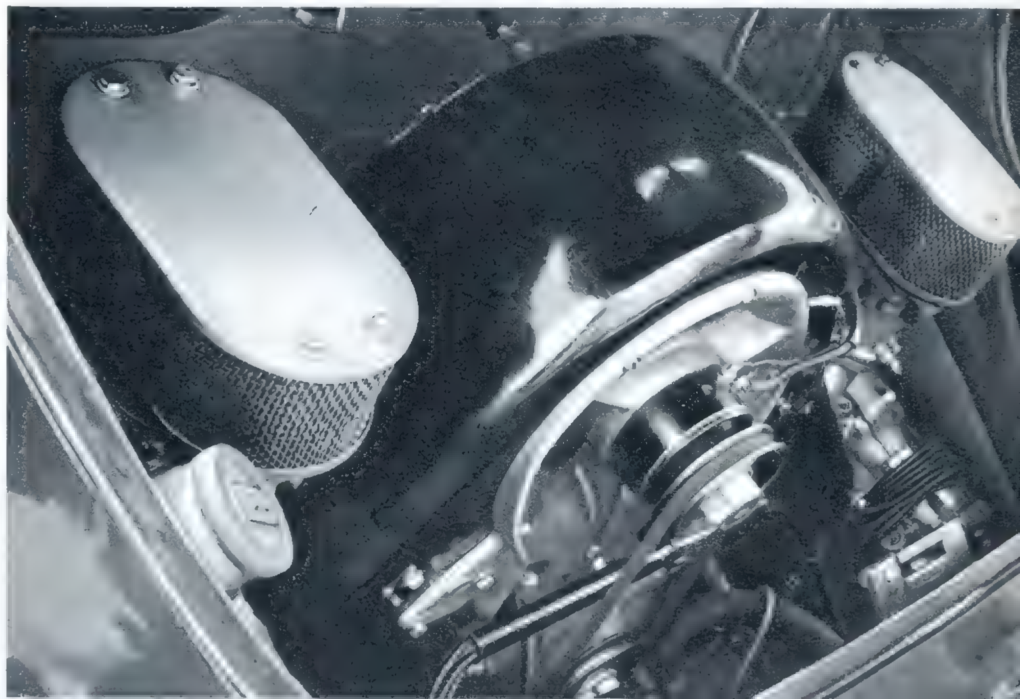
Trotz seinem kleinen Hubraum von nur 1500 wird der Carrera einer der schnellsten serienmäßigen Reisewagen überhaupt. Die unzähligen Extras, die in ihm wie in allen Porsche-Typen eingebaut sind und von denen nur die verstellbaren Liegesitze, die Scheibenwaschanlage, die Lichthupe, die doppelten Starktonhörner, die elektrische Benzinuhr, die Handgasbetätigung, die verstellbare Armaturenbrettbeleuchtung genannt seien, lassen ihn nicht nur als einen der schnellsten, sondern auch komfortabelsten Wagen schlechthin erscheinen.

H. U. W.

Motorleistung und Verbrauch des „Carrera"



Der Viernockenwellen-Motor des Porsche-Carrera weist zwei Solex-Doppelvergaser, Doppelzündung durch zwei auf den Nockenwellen sitzende Verteiler und ein doppeltwirkendes Kühlluftgebläse auf. Der Motor ist nicht lauter als der bisherige Super.





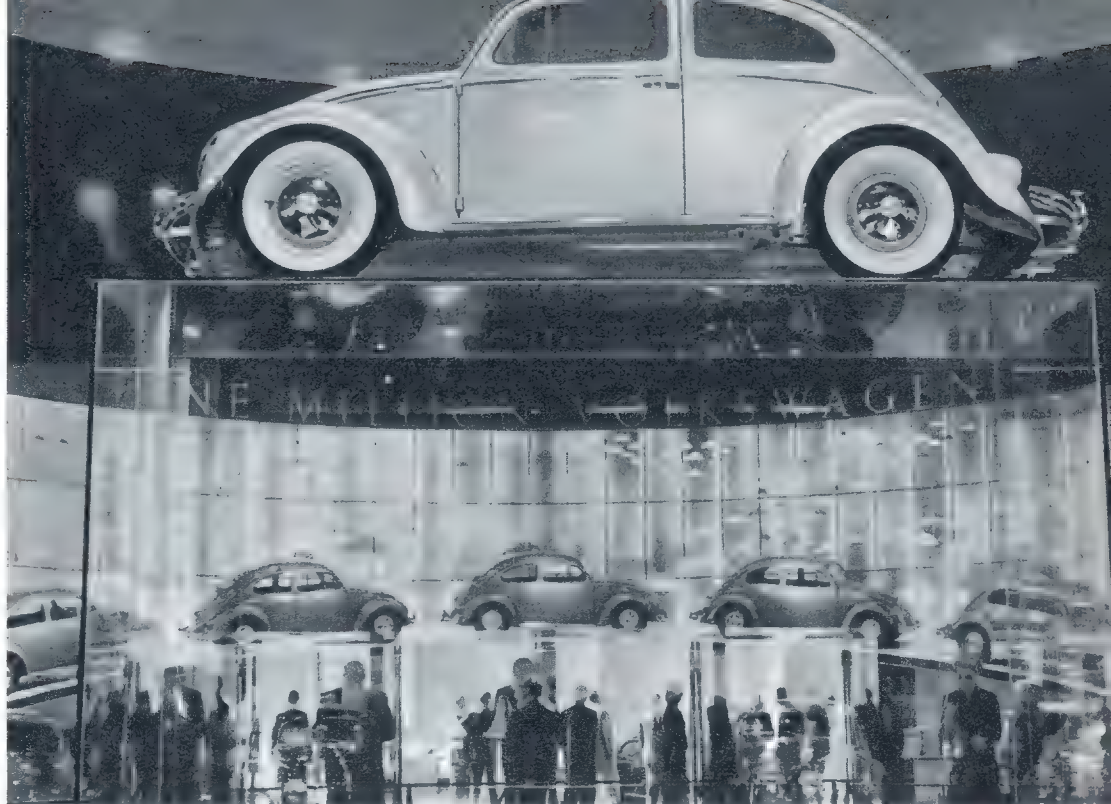
Frankfurter Automobil-Ausstellung 1955:

Schau der erfüllten Wünsche

Als der Bundespräsident mit seiner Auto-Eskorte schon unterwegs war, um die 37. Int. Auto-Ausstellung auf dem Frankfurter Messegelände zu eröffnen, fanden auf einigen Ständen innerhalb der weit auseinandergezogenen Hallen noch Konferenzen statt, um die Preise der neuen Modelle festzulegen. Im gemessenen Schwarz verantwortlicher Repräsentation und in Sakkos, deren Eleganz jene ihrer Karosserien oft übertraf, saßen die Generalstäbler mancher Automobilfabriken und diskutierten um 100-DM-Spannen. Einen Tag zuvor hatte Prof. Nordhoff durch das, was er in seiner Rede an die Presse nicht sagte, bestimmten Autoherstellern schon einen Stein von der Seele genommen. Auf dem deutschen Automarkt ist die Preisgestaltung des VW ein solch klares Regulativ, daß von ihr das Erscheinen neuer Modelle abhängen kann — oder aber ihr stilles Verschwinden in der Versenkung.

Wer mit der Absicht, sich zum Frühjahr einen neuen Wagen zuzulegen, das weitläufige Ausstellungsgelände durchwandert, muß neben baren Mitteln gutes Schuhwerk besitzen; aber er wird von der deutschen Automobilindustrie nicht enttäuscht. Es kann sich kein Besucher dem hohen Leistungsstandard dieser Schau entziehen, der bei Fahrzeugen wie Zubehör gleichermaßen evident wird. Im Wettlauf um die Gunst des Käufers bringen die Fabriken Weiterentwicklungen und in einigen Fällen auch echte Neuheiten, die tatsächlich dem vielzitierten „langgehegten Wunsch unserer Kunden" entsprechen.

Wollten etwa nicht die begeisterten DKW-Fahrer in ihrem 3 = 6 mehr Innenraum und Geräumigkeit haben? Mit 100 mm breiterer Spur und Karosserie und 4 PS mehr zum Gewichtsausgleich wurde ihr Wunsch erfüllt. Und die Besitzer der hübschen Borgward-Isabella, denen das Temperament der jungen Dame noch immer nicht genügte? Mit den 75 PS der neuen TS-Ausführung bekommen sie mehr, als sie erwarten konnten. Und was haben sich abertausende von BMW-Freunden von der Nachkriegsproduktion „ihres" Hauses erträumt? Gewiß doch jenen sportlichen BMW



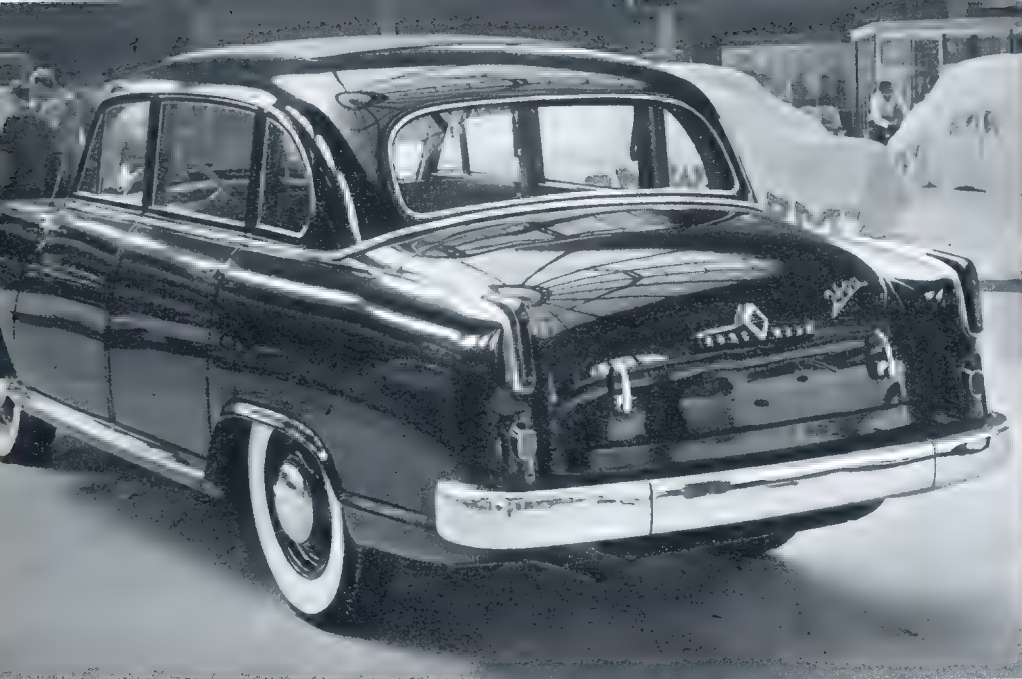
Daimler-Benz als älteste und das Volkswagenwerk als größte deutsche Automobilfabrik haben ihre Ansicht über die Bedeutung des Rennsports geradezu zur Weltanschauung werden lassen. Ihre Hallen manifestieren dies, jede auf attraktive und geschmackvolle Weise. Bei Mercedes scheinen die Rennwagen auf die Besucher der Halle herabzubrausen, und aus ihnen heraus ist, so wird es dargestellt, das ganze Personenwagen-Programm entwickelt. VW dagegen stellt den millionsten Wagen in den Mittelpunkt, an Statistik ist nicht gespart, und die Weiterentwicklung erfolgt aus dem bewährten Serienprodukt heraus. – Die anderen großen Firmen, wie Borgward beispielsweise, vermeiden es mit Recht, allzu doktrinär aufzutreten. Ob mit oder ohne Rennsport, sie bauen eben einfach die Autos so, wie sie es für richtig halten – und hoffentlich auch ihre Kunden. Das untere Bild zeigt, wie sich die neue Isabella-TS präsentiert.

in Neuausführung, der das blau-weiße Zeichen zur Tradition werden ließ. Mit den Modellen 503 und 507 hat BMW nicht nur ihre Erwartungen erfüllt, sondern den Clou dieser Ausstellung bereitgestellt. Sie sind so schön, daß die Betrachter sich von ihnen gar nicht wieder trennen können; auch Dipl.-Ing. Uhlenhaut ging es so. Drum sei hier der Name des Mannes genannt, der die neuen BMW-Karosserien schuf: es ist der junge Graf Görz.

Weitere erfüllte Wünsche: der beliebte kleine Lloyd mit kräftigem Viertaktmotor. Oder der repräsentative Mercedes-Benz 300 mit automatischem Borg-Warner-Getriebe — kein Kuppeln und Schalten mehr! Ford mit einer Luxusausführung des 15 M, die auf vieler Leute Wunschzettel stand. Oder Porsche mit dem Traum seiner Kunden: dem nun ausgereiften und narrensicheren Spyder-Motor im verbesserten Coupé.

Es ist tatsächlich eine Schau der erfüllten Wünsche, die als großes Motorama in Frankfurt abläuft. Man kann über diese und jene Entwicklung verschiedener Meinung sein, das bleibt oft Sache des eigenen Standpunktes. Der aber ist bekanntlich, wie Prof. Geyer („Über die Dummheit") so trefflich formulierte, ein Gesichtskreis mit dem Radius null.

H. U. Wieselmann



Die Neuen -
aus der Nähe betrachtet

Der schon fast totgeglaubte Hansa 2400 ist neu auferstanden. Und offenbar ist ihm der Reifeprozeß prächtig bekommen. Er wurde, wie es scheint, nun ein echter Konkurrent von Mercedes und BMW.

Die wehenden Fahnen und Transparente über den Zufahrtstraßen stehen in seltsamem Widerspruch zu den treibenden Nebeln und Dunstschwaden aus den Mainniederungen: Hier beschauliche Herbststimmung, dort geschäftiges Treiben, Autokolonnen, verstopfte Parkplätze, ewiges Rot an den Verkehrsampeln, Hetzen und Jagen unter dem Druck dringender Termine. Die Internationale Automobilausstellung hat ihre Pforten geöffnet, das Heer absperrender Polizeibeamter hat den Herrn Bundespräsidenten sicher zur Eröffnungsfeierlichkeit geleitet, und die Herren in würdigem Schwarz nebst ihren Damen in großer Toilette können nach feierlichen Händedrücken ihr eigentliches Ziel verfolgen: Autos nicht nur zu zeigen, sondern auch zu verkaufen. Andere wiederum schlendern durch die Stände der Konkurrenz, um, wie man so schön sagt, mit „den Augen zu stehlen". Und so begegnet man den Versuchschefs und Konstrukteuren in Frankfurt auf Schritt und Tritt, während hier und dort die kaufmännischen Direktoren die Köpfe zusammenstecken und sich je nach Firma, die sie vertreten, freuen oder wundern. Die Prognosen, wonach ein gewisser Rückgang oder doch ein Stagnieren des Autoverkaufs zu erwarten sei, haben sich nicht bewahrheitet. Und das ist gut so. Ja, man findet Firmen auf der Ausstellung, die ihr Programm bedeutend erweitert haben und mit goldenem Optimismus ihre Produktion zu erweitern gedenken.



Es gibt wieder einen richtigen NSU-Fiat! Der Typ „Neckar" ist der deutsche Fiat 1100. Neben der bekannten Limousine gibt es dieses Sport-Cabriolet von Wendler und ein formal freilich weniger gut gelungenes Coupé von Rometsch.

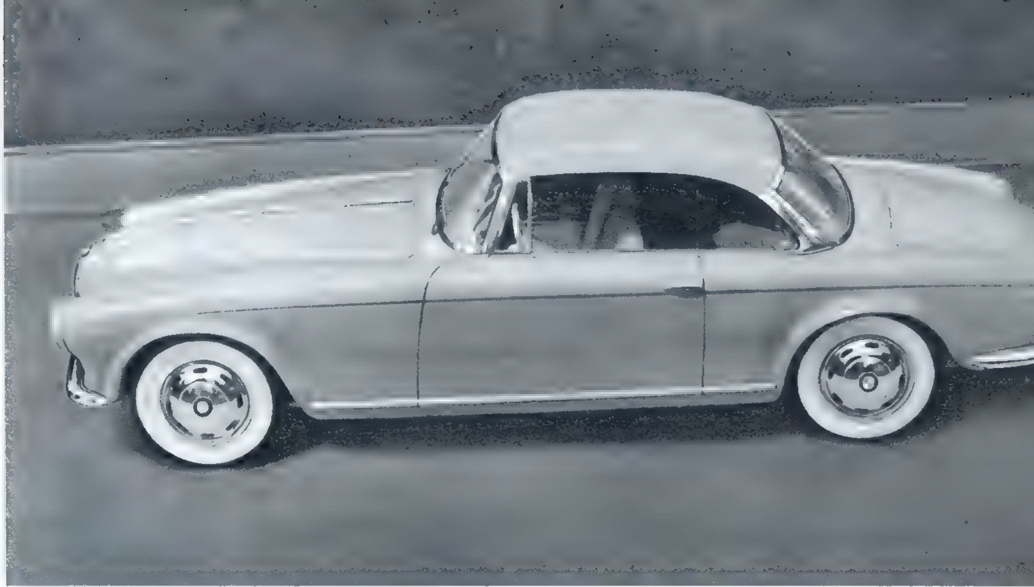
War der Taunus nicht schon immer ein besonders gut ausgestattetes Automobil? Und war er, seit es den 12 M und den 15 M gibt, nicht schon elegant genug? Offenbar gibt es Leute, denen der Chrom-Zierrat nicht genug sein kann. Denen verkauft Ford den 15 M de Luxe.



Hat nun die Ausstellung Sensationen gebracht, was die Personenwagen der Welt anbetrifft? Das kann man noch so vielen bildschönen neuen Autos in Lack und Chrom zum Trotz nicht sagen, vielmehr scheint sich ein Reifeprozeß zu vollziehen, der zugleich ein Spiegel unserer Wirtschaft sein könnte: Mit einfachen Autos braucht man sich kaum mehr abzugeben, alles drängt nach mehr Leistung und noch größerer Schnelligkeit, die Wagen werden breiter und freundlicher, der Sportwagen feiert schöne Renaissance. Wer nichts Neues zu zeigen hat, ergeht sich in Orgien der Hallendekoration und dokumentiert damit, daß man mit dem Verkauf seither mehr als zufrieden sein konnte. Auch die Erweiterung des Ausstellungsgeländes scheint hierfür ein Beweis, stehen doch heuer rund 90 000 qm zur Verfügung, gegenüber deren 85 000 anno 1953. Die Nettofläche stieg bei den Hallen um runde 8%, im Freigelände gar um 22%. Kein Wunder, wenn die Typenzahlen stets wachsen! Ein mittelgroßer Stand, nicht einmal im Zentrum des Interesses, kostet den Preis eines schönen Ein-

familienhauses, die Nebenkosten an Spesen der besuchenden Firmenangehörigen, die Prospekte usw. gar nicht mitgerechnet. Nun, eine Ausstellung gleich der Frankfurter muß schon der Repräsentation wegen von der Industrie beschickt werden, die dort getätigten Verkäufe sind nicht ausschlaggebend. Was in Frankfurt an Geldern umgesetzt wird, von Handwerkern, Dekorateuren, Innenarchitekten, den Würstchenverkäufern bis zu den bewußten Damen auf der Kaiserallee, ist etwas mehr als ein kleines Vermögen. Man muß Frankfurt um dieses Ereignis beneiden.

Dem Journalisten bleibt für solche Überlegungen freilich wenig Zeit, denn er soll ja berichten. So hetzt er denn von Stand zu Stand, die Aktentasche platzt vor Prospekten, der Shakehands wird kein Ende, hier muß man des Anstands halber Guten Tag sagen, dort vom Anzeigenleiter einen Gruß bestellen und doch zeitgerecht alles gesehen, notiert und in die Form eines anständigen Berichts gepreßt haben. Denn die Setzer und Druckmaschinen warten,





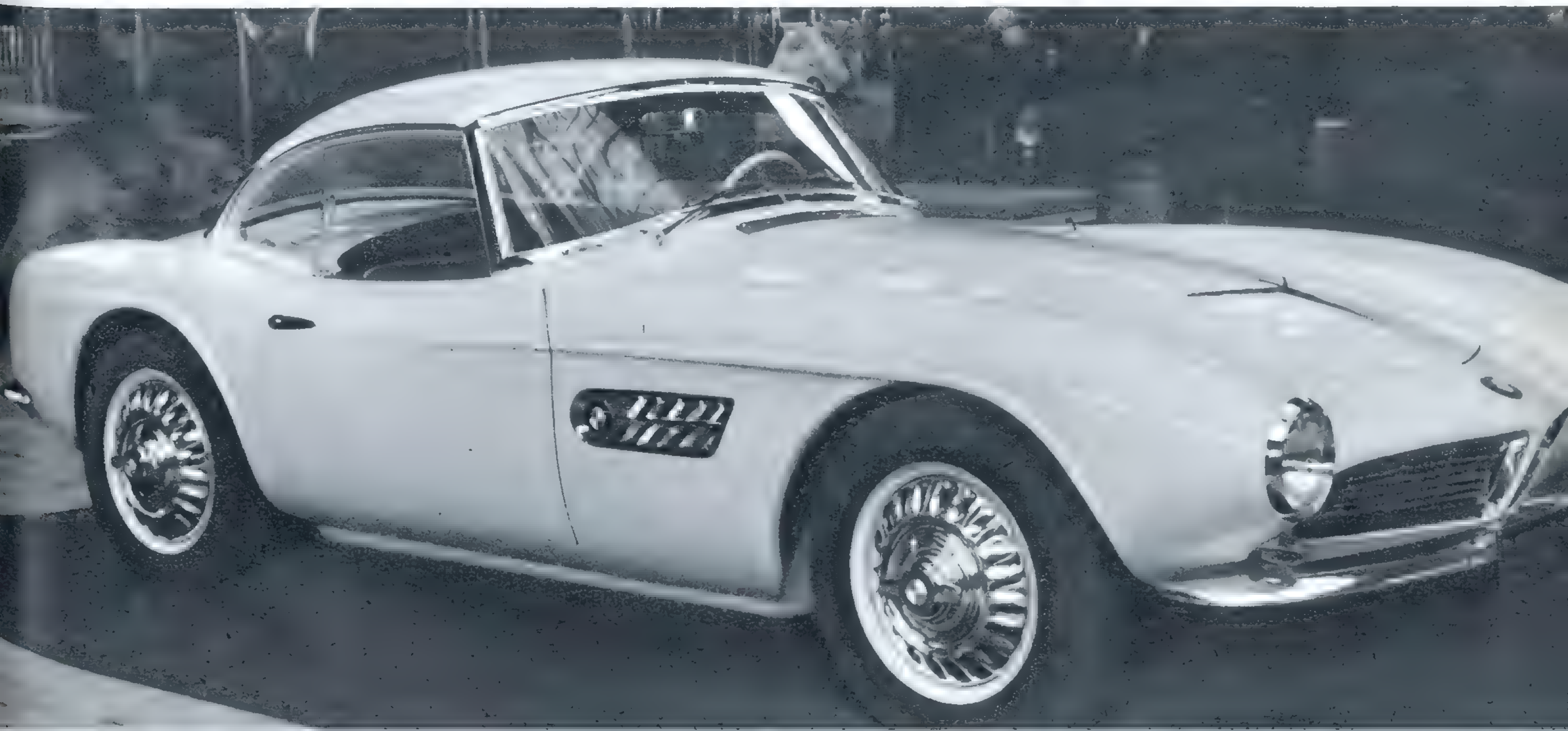
Allein schon auf die Linie des neuen Typs 503 kann BMW mit Recht stolz sein. Sowohl das Coupé wie das Cabriolet ist in der Linienführung ganz hervorragend gelungen. Technik, Ausführung und Ausstattung sind ebenfalls echte BMW-Qualität.

und die Spesen spielen beim Verleger einmal nicht die Rolle wie sonst. Vielleicht hat das auch seine gute Seite: Wenn die ersten Besucher durch die Hallen flanieren und ihre Taschen mit Prospekten füllen, dann ist für den Journalisten die Ausstellung fast schon vergessen und für die Pflege guter Beziehungen zur Industrie genügend Zeit: Kaffee, Kognak und die duftende Brasil kommen zu ihrem Recht.

Doch beginnen wir unseren ermüdenden und staubigen Rundgang. Um den neuen „großen 3 = 6" zu sehen, hätte es eigentlich des Ausstellungsbesuches gar nicht bedurft, denn schon drei Tage vor der Sperrfrist begegneten uns die neuen DKWs auf der Autobahn in rauhen Mengen. Ich habe irgendwann einmal das Geständnis abgelegt, daß die Sonderklasse eine stille Liebe von mir sei. Als die erste Test-Sonderklasse in meine Hände kam, war der Dreizylinder noch ein „Experiment", wenigstens in den Augen vieler Kollegen, die in die Dauerstandfestigkeit und in die von mir ermittelten Verbrauchswerte erhebliche Zweifel setzten. Nach zwei Jahren darf man feststellen, daß die Sonderklasse auch die ärgsten Zweifler bekehrt hat. Was man freilich wünschte, war mehr Platz im Inneren, vornehmlich in der Breite. Das zu lösen schien gar nicht einfach, denn der 3=6 sollte ja so lebendig und schnell bleiben, wie er war. Eine größere Karosse aber bedeutete zweifellos mehr Gewicht und mehr Belastung für die Maschine, die Hand in Hand mit mehr Verbrauch und geringerer Fahrleistung gehen mußte.

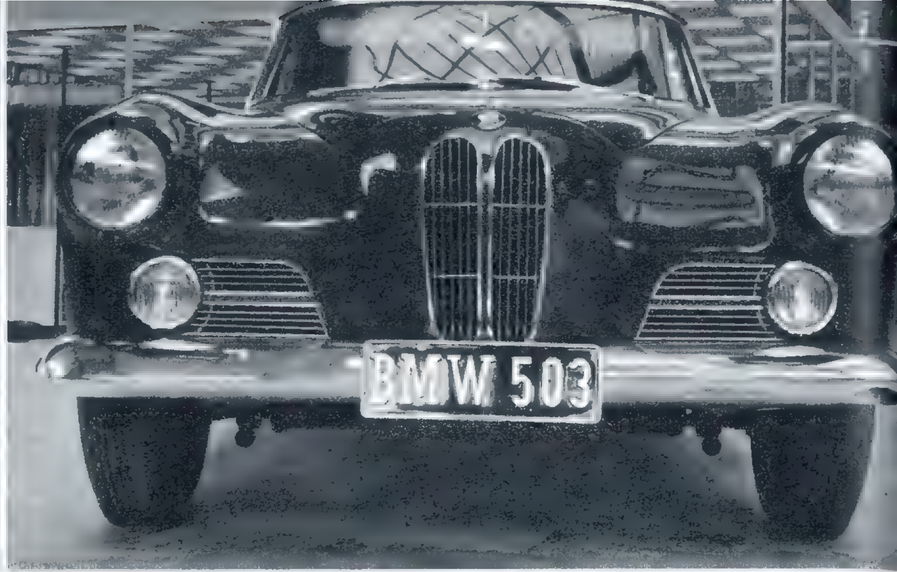
Nun, die Düsseldorfer haben auch das geschafft, bemerkenswerterweise ohne allzu große Änderungen in der Fabrikation. Wenn irgendwo scharf kalkuliert werden muß, dann ist das ja in Düsseldorf der Fall. Man hat praktisch die Seitenteile der Karosserie völlig belassen und nur diese selbst um 10 cm breiter gemacht. Die Spur wuchs mit und macht die Sonderklasse fast noch sicherer im Fahren als seither. Gleichzeitig erhielt der Motor 4 PS mehr, was sicher kein Kunststück war, denn schon eine von Anfang gut eingefahrene Sonderklasse hatte mehr als ihre nominellen 34 PS. Das Gewicht soll

Und das ist zweifellos das Prunkstück der ganzen Ausstellung: der BMW 507 Touring-Sport.





Der 507 hat kein BMW-Gesicht mehr, aber man hat eine gute Lösung für diesen schnellen Sportwagen gefunden.



Beim 503 dagegen blieb BMW der traditionellen Frontgestaltung treu. Auch diese Linie ist geschickt und elegant.

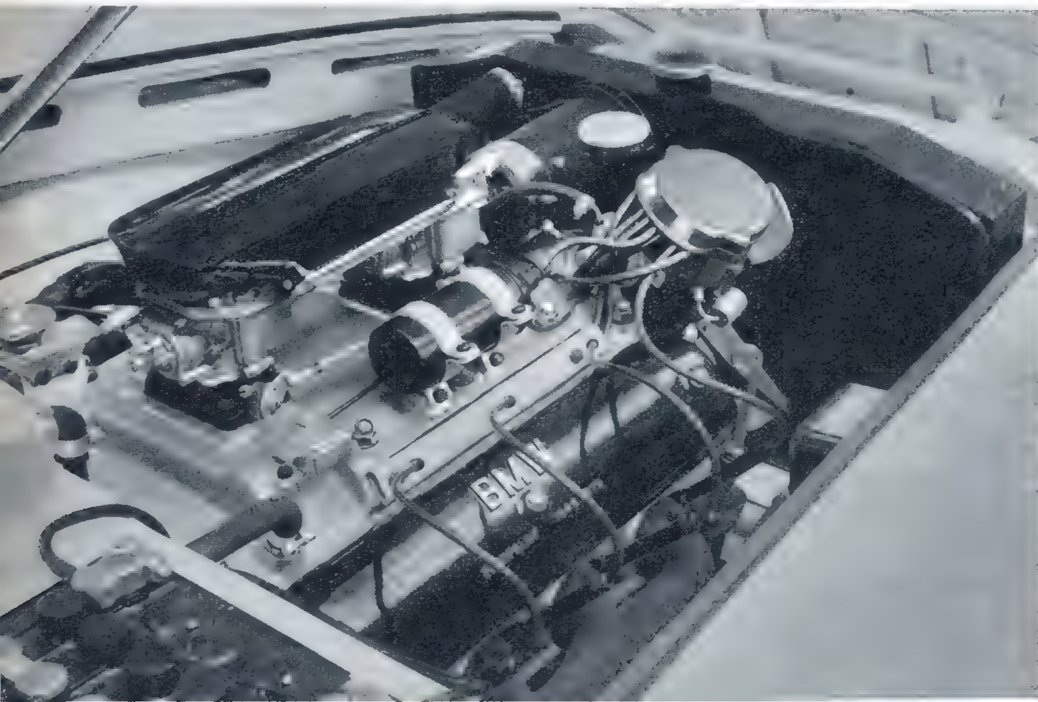
nur um 15 kg zugenommen haben, die gegenüber dem 12%igen Leistungszuwachs nicht ins Gewicht fallen. Dafür ist der Platzzuwachs doch erheblich und das Fahren zu fünft keine Zumutung mehr. Wie gesagt, blieb die äußere Form sonst genau dieselbe, lediglich das Gesicht wurde anders, nach meinem Geschmack noch nicht ganz glücklich, denn der breite Chromrand des Kühlergrills steht in einigem Gegensatz zur der sonst so grazilen Form. Völlig neu ist auch eine viertürige Limousine, wobei das Fahrgestell um 100 mm länger wurde, so daß zusätzlich auch noch an Beinfreiheit gewonnen wurde. Vorn hat diese Ausführung ebenfalls eine Sitzbank und Kurbelfenster auch hinten.

Schaut man sich das Fahrgestell näher an, so sind auch hier einige Neuerungen zu vermelden. Der Kastenrahmen erhielt durch eine zusätzliche Kreuztraverse noch mehr Verwindungssteifigkeit. Die Quer-Blattfedern sind nicht nur länger und damit weicher geworden (eine Folge der größeren Spurweite), sondern erhielten Gummizwischenlagen, können also künftig als wartungsfrei angesehen werden. Manches Quietschgeräusch wird damit verschwunden sein. Die doppelt wirkenden Teleskopstoßdämpfer sind jetzt zweistufig, wobei die zweite Stufe erst bei Besetzung mit vier Personen in Kraft tritt. Obschon die Bremsen der Sonderklasse bisher manch anderer Firma als Vorbild dienen konnten, wurde die Bremsfläche um weitere 27% vergrößert. Durchaus erwähnenswert auch der um



Armaturenbrett des BMW 507.

Eindrucksvoll ist der Blick auf den sauberen Motor des BMW 503.



25% größere Kofferraum, die neu geformten Sitze, die Armlehnen für sämtliche Sitze, die jetzt durchgehend gebogene, nicht mehr keilförmige Windschutzscheibe, die um 10% größere sphärisch gewölbte Heckscheibe, die parallel wischenden Scheibenwischer mit stärkerem Antrieb (bestrichene Fläche von 55 auf 70% der Gesamt-Windschutzscheibenfläche vergrößert), das neugestaltete Armaturenbrett, die neue Blinklichtanlage, neue Schlußleuchten, die jetzt mit Brems- und Blinklicht kombiniert und größer sind, Thermostat und Klimaanlage mit getrennt voneinander regulierbarer Heizung, Lüftung und Defrosteranlage nebst getrennter Frischluftanlage. Das Luxus-Coupé ist grundsätzlich zweifarbig und erhält wie die Cabriolets serienmäßig schlauchlose Reifen, womit nach dem Opel-Kapitän nun auch die Sonderklasse eine Bresche in die Voreingenommenheit gegen den schlauchlosen Reifen geschlagen hat. Vielleicht zeigt die nächste IAA nur noch schlauchlose Reifen? Verdient hätte er es — Phönix läßt auf seinem Stand in pausenloser Folge solche Reifen von der Decke auf ein Nagelbrett fallen und demonstriert damit eindringlich genug den größeren Schutz gegen Nagelpannen. Wer sich schlauchlose Reifen



Ein weiterer neuer BMW ist der Typ 505. Es ist der normale V 8 mit verlängertem Fahrgestell für Pullman-Aufbauten. Der in Frankfurt gezeigte Prototyp ist von Ghia-Aigle karossiert, zwar mit jedem erdenklichen Komfort ausgestattet, formal aber vielleicht noch nicht hundertprozentig gelungen.



Konstrukteure und Fachleute der Konkurrenz fühlten sich zu den neuen BMW-Modellen hingezogen – nicht nur Dr. Müller und Dipl.-Ing. Uhlenhaut (unser Bild) von Daimler-Benz.

wünscht, bekommt sie auch bei den einfachen DKW-Modellen ohne Aufpreis.

Der große DKW 3 = 6 hat sich also sozusagen „gestreckt" und „gedehnt", er ist jetzt wirklich kein Kleinwagen mehr und orientiert sich sehr deutlich an dem, was beim Viertakter die 1,5 Liter-Klasse darstellt, sowohl was Leistung als nunmehr auch Sitzkomfort und Ausstattung angeht. Geliefert wird der 3 = 6 als normale Limousine, als Limousine-Spezial (mit Vierganggetriebe, elfenbeinfarbigem Lenkrad, reicherer Chromverzierung), als Luxus-Coupé (zweifarbig in Lack und Innenausstattung, voll versenkbare Seitenfenster), als vier- und zweisitziges Cabriolet (Verdeck völlig versenkbar) und als viertürige Limousine mit größerem Radstand und Innenraum. Geblieben ist der bewährte Universal-Kombiwagen (2 qm Ladefläche, Nutzlast 480 kg).

Eine Symphonie der Farben und Formen bietet sich dem Beschauer auf dem BMW-Stand, mit das beglückendste Ereignis des Frankfurter Salons. Einige Mercedes-Herren sieht man hier öfter als in der Mercedes-Halle, denn was die BMW-Leute zu bieten haben, ist wie immer nicht nur schön, sondern auch hervorragend gekonnt. Das Typenprogramm ist freilich gewaltig gewachsen und umfaßt jetzt eine Auswahl, die dem verwöhntesten Geschmack entgegenkommt und dem exquisitesten Käufer gerecht wird.

Da ist der unverändert gebliebene 501, einmal mit dem 2,1 Liter-Reihensechszylinder von 72 PS bei 4500 U/min, der unseren Lesern so gut bekannt ist wie der 501 mit dem V8-Motor von 95 PS bei 4800 U/min, so daß ich mir die eingehende Beschreibung ersparen kann. Geblieben ist auch der 502, der jetzt aber neben dem V8-Motor mit 2,6 Liter Hubraum (hier 100 PS leistend) auch mit dem 3,2 Liter-V8-Motor von 120 Pferden bei 4800 U/min bestückt wird. Kenntlich ist dieser Typ zunächst am breiten Heckfenster. Mit dem kleineren Motor läuft der 502 165 km/st Spitze, mit dem größeren 170 km/st. Gewicht 1410 bzw. 1460 kg bei sonst gleichem Triebwerk mit Ausnahme einer anderen Achsuntersetzung (3,89 gegen 4,225) und stärkerer Bremsen (1300 gegen 1050 cm²). Allen 501 und 502 ist dasselbe Fahrgestell gemeinsam.

Neu ist der Typ 503, der als Cabriolet und Coupé geliefert wird. Noch ist der einstige 327 in zu guter Erinnerung, als daß man BMW die Schaffung eines so exquisiten Wagens verdenken könnte, dessen Käuferkreis doch recht beschränkt bleiben muß, zumindest im Inland. Er hat grundsätzlich den 3,2 Liter-Motor, der hier 140 PS bei 4800 Touren hergibt und das beachtliche Drehmoment von maximal 22,6 mkg aufweist. Äquivalent zu diesem herrlichen Motor sind sowohl die äußere Form wie die erstklassige Ausstattung. So präsentiert sich der 503 in einer sehr ansprechenden Pontonform mit klaren und gefälligen Linie — ein Auto, das kein Protz sein will, sondern edle Rasse hinter beinahe bescheidenen, aber nichtsdestoweniger begeisternden Formen verbirgt. Das vollsynchronisierte Vierganggetriebe liegt wieder unter der Vorder-

Blick in den BMW 503. Keine Fensterkurbel, da elektro-hydraulische Fensterbetätigung (siehe Druckknöpfe oben rechts). Die Türtaschen öffnen sich von selbst, sobald die Tür aufgemacht wird.





Der Mercedes 300 S, Deutschlands teuerster Serienwagen, ist dank Einspritzmotor und zahlreicher sonstiger Verbesserungen nicht nur um weitere 2000 DM teuerer, sondern auch noch leistungsfähiger und luxuriöser geworden.

bank, um einen recht niedrigen Kardantunnel zu gewährleisten, es wird vom Lenkrad aus geschaltet. Mit der 6,00—16"-Racingbereifung erreicht der 503 in Serienausführung etwa 190 km/st Höchstgeschwindigkeit. Das Fahrgestell entspricht genau demjenigen der kleineren Typen (Breitrahmen, nicht zu Unrecht bei BMW Vollschutzrahmen genannt; vordere Einzelradaufhängung an nadelgelagerten Querlenkern; hinten Starrachse mit exakter Radführung an Lenkern; Torsionsfederung hinten und vorn, Teleskopstoßdämpfer; Tellerradlenkung; hydraulische Fußbremse — vorn Duplex-, hinten Simplex-Ausführung, mechanisch auf die Hinterräder wirksame Handbremse; Gesamtbremsfläche 1300 cm²). Das Fahren damit dürfte eine Freude sein! Zwei Nebelscheinwerfer sind serienmäßig vorgesehen, als Sonderzubehör stehen zur Verfügung: Hydrovac-Bremsverstärker, Becker-Autoradio, Scheibenräder mit Zentral-Schnellverschluß, elektrisch-hydraulische Verdeck- und Fenster-Betätigung, Sealed Beam-Scheinwerfer, Kupplomat und Scheibenwaschanlage. Karosserie und Ausstattung verdienen noch einige Worte: Tiefziehstahlblechkarosse, Leichtmetallmotorhaube, die gegen die Fahrtrichtung öffnet, Leichtmetall-Kofferraumdeckel, Lufteinlaßschlitz vor der Windschutzscheibe, größerer Blickwinkel durch zurückversetzte Seitenpfosten, in zwei Ebenen einschwenkbare Belüftungsfenster, auf Wunsch farbige Fenstergläser, die schon erwähnte Automatik der Verdeckbetätigung, horizontal anzeigender Tachometer, sehr viel besser zugänglicher, voll herausklappender Handschuhkasten, sehr reiche Belüftungs- und Heizanlage, Coupé auf Wunsch mit Metallschiebedach. Ja, auch Journalisten sollten mehr Geld haben ...

Als nächster Typ präsentiert sich der 505-Pullman mit verstärktem und auf 3055 mm Radstand verlängertem Fahrgestell — so recht ein Reisewagen für den Betrieb mit Chauffeur (kurbelbare Zwischenscheibe). Er hat den 3,2 Liter-V8-Motor, jedoch hier mit nur 120 Pferden. Der Aufbau stammt von Ghia-Aigle, eine direkte Konkurrenz zur seitherigen Hegemonie des Mercedes 300. Die Fenster wie die Zwischenscheibe sind elektrisch-hydraulisch zu betätigen, Armaturentafel und Türleisten aus edlem Holz. Für die extrem sorgfältige Ausstattung mögen nur einige Details sprechen: Mittelarmstützen auch auf den Vordersitzen (für den Fahrer), Klubsessel-Rücksitze mit Kopfstützen, elektrische Sprechanlage vom Fond zum Fahrer, zweite Lautsprecheranlage im Fond, Radiofernbedienung in der Zwischenwand, wo sich auch ein Schränkchen nebst Ablagefächern mit Schreibplatte und Leselampe findet, Einstiegleuchten an den hinteren Türen, eigene Fond-Heizung. Was kann man an Luxus mehr verlangen? Motorhaube und Kofferraumdeckel sind auch hier aus Leichtmetall, zwei Rückfahrscheinwerfer serienmäßig. Das Getriebe entspricht dem 502-Getriebe, die Achsübersetzung der des 503, womit dieser Reisewagen zugleich sehr schnell ist. Bereifung 6,70—15", Fahrwerk sonst wie bekannt, allerdings mit den größeren Spurweiten von 1343 bzw. 1429 mm.

Ein Gedicht für sich ist der BMW 507 Touring-Sportwagen, mit dem BMW zweifellos ein ganz großer Wurf gelungen ist. Das gilt hinsichtlich der Fahrleistungen genauso wie hinsichtlich der Linienführung. Tragender Unterbau ist wiederum der Vollschutzrahmen, Fahrwerk wie bei den anderen BMW-Typen, wenn auch mit besonderer Ausrichtung auf den Verwendungszweck dieses Wagens. Als Motor dient wiederum der 140 PS-V8-3,2 Liter, der dem Fahrzeug laut Prospekt 220 km/st Spitze geben soll. Das Getriebe hat fünf Gänge und wird mit Knüppelschaltung in Wagenmitte bedient. Alle Gänge außer dem ersten sind synchronisiert. Drei Achsuntersetzungen, nämlich 3,70:1 (Serienausrüstung), 3,42:1 und 3,90:1, stehen zur Verfügung. Die Vorderachse mit 1445 mm Spur entspricht den üblichen BMW-Regeln, während die Hinterachse (1425 mm Spurweite) eine eigene Führung mittels Zug- und Schubstrebe in Längsrichtung und in Querrichtung einen Panhardstab aufweist. Hervorzuheben ist die weiche Federung, die es gestattet, den 507 sehr wohl auch als schnelles Touren-

Wichtigste Neuheit bei Mercedes ist das 220-Cabriolet, das gegenüber der Limousine einen etwas kürzeren Radstand besitzt. Formal ist es ganz hervorragend gelungen, mit Chrom wurde freilich sehr großzügig verfahren.



fahrzeug und nicht nur für Sportzwecke zu benützen. Die Lenksäule ist axial verstellbar, die Bremsen (1280 cm^2 Gesamtbremsfläche) haben Leichtmetalltrommeln mit eingeschrumpftem Grauguß-Ring. Die ganze Karosserie besteht aus Leichtmetall, so daß das fahrfertige Gewicht nur 1170 kg beträgt. Die Reichweite der Getriebegänge: I. Gang bis 65, II. Gang bis 100, III. Gang bis 135, IV. Gang bis 170 km/st. Zum Serienzubehör gehören Heizung und Lüftung, Drehzahlmesser und die durchgehende, gewölbte Windschutzscheibe, als Sonderzubehör werden Hydrovac-Bremsverstärker, Becker-Autoradio, Scheibenräder mit Zentral-Schnellverschluß, halbseitige kleine Windschutzscheibe, Abdeckung des rechten Sitzes, Scheibenwaschanlage und Sperrdifferential geliefert. Die Menschentrauben gerade um diesen Wagen sind ein schlagender Beweis dafür, wie dieser BMW anspricht, wenn auch die Liebe meist nur platonisch bleiben muß. Sicher ist BMW eine der Sensationen in Frankfurt, und nicht die schlechteste dazu.

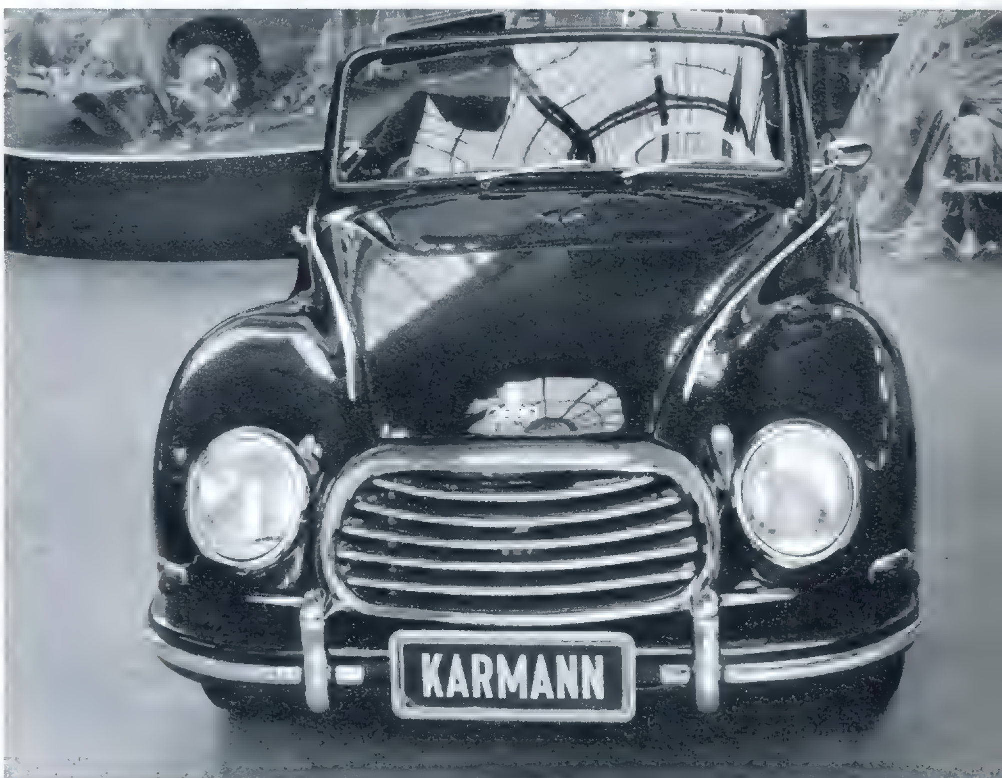
Borgward meldet die Lieferung der 30 000. Isabella, und wer viel unterwegs ist, kann solche Stückzahlen aus eigener Anschauung nur bestätigen, denn sie begegnet einem förmlich auf Schritt und Tritt. Gewisse Schwächen, wie sie jedem neugeschaffenen Modell nun einmal anhaften, sind auch dem Werk auf die Dauer nicht verborgen geblieben und sukzessive ausgemerzt worden. So ist denn die Isabella als ausgereifter und nach wie vor einer der schönsten deutschen Wagen auf die Ausstellung gekommen. Zum Standard-Modell ist die Isabella TS getreten, die sich von jenem zunächst durch den auf 75 PS (immerhin 50 PS/Liter!) verstärkten Motor unterscheidet, was durch 1:8,2 Verdichtung und den neuen Solex-Registervergaser 32 PAJTA erzielt wurde. Mit dieser Maschine läuft die Isabella 150 km/st und hat den sagenhaft niedrigen Normverbrauch von 7,4 Liter/100 km, der in erster Linie auf die günstigere Teillastverbrauchs-Charakteristik des Doppelvergasers zurückzuführen sein dürfte. Wie schon die Typbezeichnung TS aussagt, soll diese Isabella den stärkeren Einsatz im Wagensport ermöglichen. Äußerlich ist sie durch die Blinkleuchten auf den vorderen Kotflügeln, durch den serienmäßigen Außenspiegel, durch zusätzlichen Chromschmuck gekennzeichnet, im Inneren durch verstellbare Einzel-Liegesitze, gepolsterte Sonnenblenden und gute Ausstattung, die ja schon bei der normalen Isabella erfreulich reichhaltig war.

Auch der Hansa 2400 ist vertreten, gleichfalls mit Registervergaser und jetzt 100 PS, die für 160 km/st ausreichen. Das Drehmoment ist auf 16,8 mkg angewachsen. Wahlweise wird der 2400 mit vollsynchronisiertem Getriebe gleicher Untersetzung wie bei der Isabella oder mit dem (fast totgeglaubten) vollautomatischen Getriebe geliefert. Letzteres besteht ja bekanntlich aus einem hydraulischen Drehmomentwandler mit nachgeschalteter Zahnradübersetzung (Berggang 1,5:1, Direktgang über Lamellenkupplung, Übersetzung im Wandler 5,5:1). Die Ganzstahlkarosserie ist natürlich selbsttragend. Serienmäßig hat der 2400 Unterdruckbremskraftverstärker — eine Tendenz, die langsam, aber sicher in den Personenwagenbau auch unseres Kontinents eindringt, nicht zuletzt dank der ATE-Bremshilfe T 50. Die übrigen technischen Details entsprechen genau denjenigen der Isabella bzw. des seitherigen 2400. Bereifung 6,70 — 15, 50-Liter-Tank im rechten hinteren Kotflügel, Lenkrad ebenfalls mit Lichthupe und Signalring. Der Normverbrauch ist mit 8,7 Liter/100 km als sehr gering zu bezeichnen, ein ausschließlicher Erfolg des Registervergasers, den man — eine Reverenz vor dem leider höheren Preis — bedauerlicherweise auf dieser Ausstellung noch viel öfter anzutreffen hoffte.

Grundsätzlich Neues, was die Schaffung eines ganz neuen Modells angeht, war auch bei Daimler-Benz nicht zu finden. Auch hier sind die eigentlichen Sensationen ausgeblieben und haben einer zielstrebigen Fortentwicklung Platz gemacht, die einerseits die Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Fahrsicherheit, zum anderen aber den Fahrkomfort zum Ziele hat. So erschei-



Den „großen 3 = 6", 10 Zentimeter breiter geworden, gibt es nun auch als viertürige Limousine. Unten das jetzige Gesicht, hier am Karmann-Cabriolet.



Ausschließlich für Dollar-Käufer bestimmt und erstmalig in Deutschland gezeigt, wird der von den englischen Austin-Werken gebaute Nash-Metropolitan.



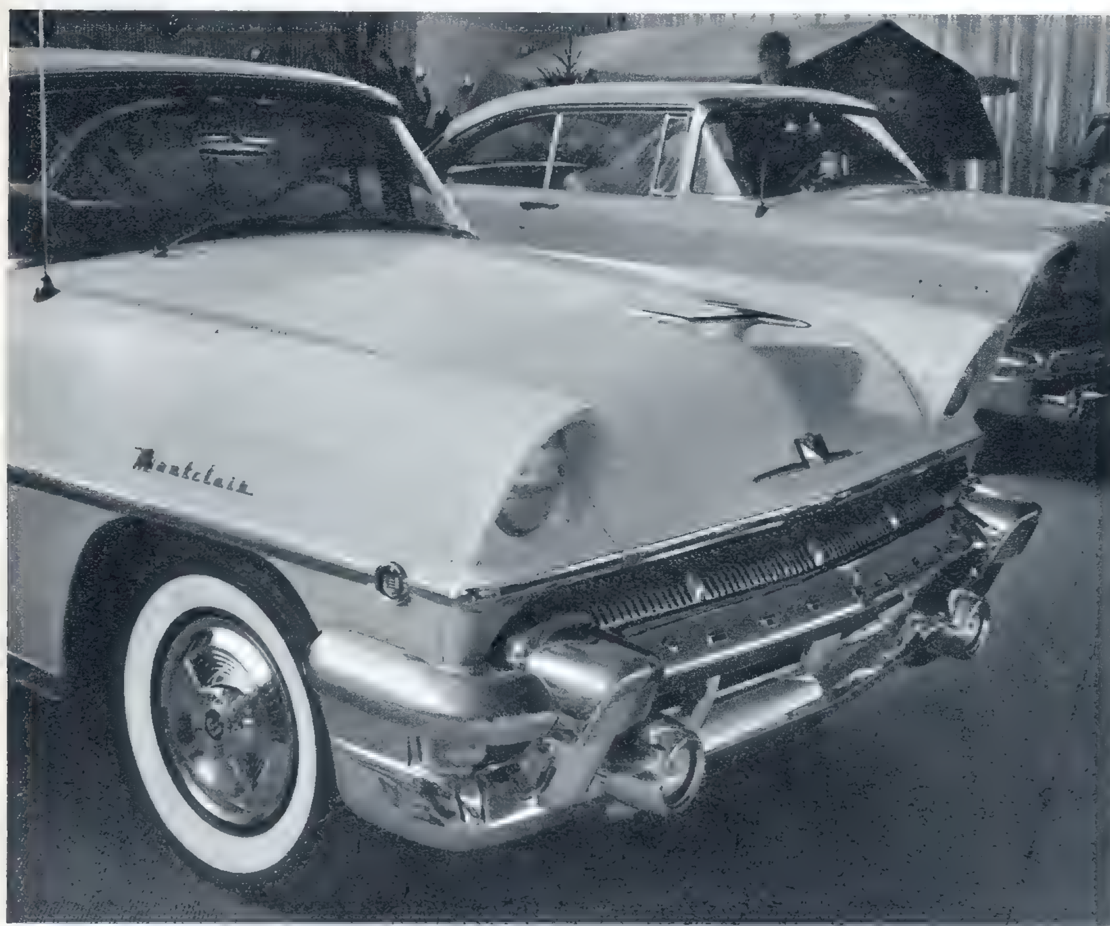


Die Ford-Werke zeigen bereits die US-Modelle 1956. Der Lincoln war schon bekannt, aber es ist wohl noch nie passiert, daß neue USA-Modelle in Deutschland gezeigt werden, bevor sie in ihrer Heimat offiziell präsentiert worden sind. Bei Ford und Mercury war dies jetzt erstmalig der Fall.

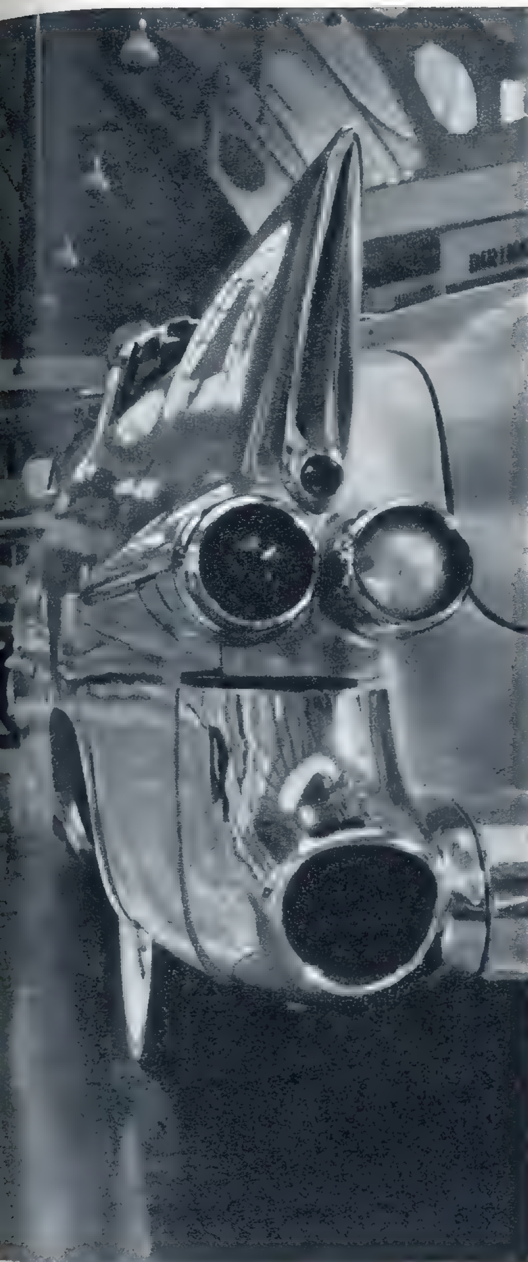
nen — zum Leidwesen mancher, die mehr erhofften, — der 180 nach wie vor mit dem 52 PS-Motor des einstigen 170 S, der 220 a völlig unverändert, wenn auch jetzt serienmäßig mit Unterdruck-Bremshilfe, der 180 D mit auf 43 PS verstärktem Motor. Neu in der Reihe der 220er-Aufbauten ist ein überzeugend schön gelungenes Cabriolet. Die Rahmen-Bodenanlage wurde zu diesem Zweck zusätzlich durch Stahl- und Leichtmetallträger versteift. Die Vordersitze sind nach Wahl in Einzelausführung oder als dreisitzige Bank erhältlich. Bei den Einzelsitzen ist dafür Sorge getragen, daß die Rücklehnen horizontal gestellt werden können (Liegesitze), während die umklappbare Rücklehne der Hintersitzbank als Auflagefläche für das große Reisegepäck dienen kann. Statt dessen kann auf Wunsch eine ganz herausnehmbare weiche Sitzbank vorgesehen werden. Das Verdeck aus absolut wasserdichtem Gummistoff ist voll versenkbar.

Der 300 hat jetzt ebenfalls die Eingelenkachse bekommen, die diesem Reisewagen natürlich ebenso zusteht wie dem 220. Neben dem Vierganggetriebe ist der 300 ab sofort auch mit einem automatischen Getriebe, nämlich einem fix und fertig bezogenen Detroit-Gear-Automat (Borg-Warner) erhältlich. Wie die meisten amerikanischen Getriebe besteht dieser Automat aus einem hydraulischen Drehmomentwandler mit anschließendem (in diesem Fall zweigängigen) Planetengetriebe. Im direkten Gang, der je nach Gasgeben einschaltet, ist die Verbindung vom Motor zur Hinterachse mechanisch, um den Wirkungsgradverlust im Wandler zu umgehen. Die einzelnen Stufen werden durch einen Regelmechanismus per Öldruck geschaltet. Eine eigene „Kriechsperre" soll das unbeabsichtigte Anrollen im Leerlauf, eine Parksperre das Wegrollen am Berg verhindern. Sicherlich hat hier der Export ein gewaltiges Wort mitgesprochen, denn es ist nur einmal so, daß ein Fahrzeug dieser Größen- und Preisklasse im Ausland größere Chancen hat, wenn die Bedienung auch hinsichtlich des Getriebes der amerikanischen „Norm" entspricht. Daß man in Untertürkheim nicht Riesengelder in eine diesbezügliche Eigenentwicklung gesteckt hat, sondern gleich ein Fremdaggregat verwendete, entspricht zwar nicht den Gepflogenheiten des Hauses Daimler-Benz, ist aber kalkulatorisch wohlbegründet und deshalb durchaus anerkennenswert. Denn auch Inzucht ist nicht gut.

Der stärkere Bruder des 300, der 300 S, der seither mit drei Vergasern ausgerüstet wurde und deshalb, was den Preis der Gemischauf-



Das „scharfe" Gesicht des Mercury 1956.





Lincoln 1956: 6 Liter-V 8-Motor, 285 HP! Allein seine Klimaanlage kostet 2500 DM, soviel wie ein Kabinenroller.

bereitungsanlage angeht, nicht viel vorteilhafter sein konnte, als die Benzineinspritzung beim 300 SL, hat jetzt ebenfalls Einspritzung erhalten, und es ist vielleicht nur eine Frage der Zeit, wann auch der 300 damit erscheinen wird, nachdem doch so mancher Vorteil mit ihr verbunden ist (Teillastverbrauch, Elastizität usw.). Im Prinzip entspricht der Motor des 300 S dem des 300 SL, nur daß er mit stehenden (und nicht geneigten) Zylindern eingebaut ist. Er leistet hier 175 PS, also 25 PS mehr als in der seitherigen Vergaserausführung. Neu ist auch die Hydrovac-Bremshilfe. Der 190 SL ist auf der Ausstellung auch als Coupé mit abnehmbarem Dach ausgestellt. Dieses Dach ist nur an sechs Punkten befestigt, so daß man ebenso offen wie geschlossen fahren kann. Nur muß man zweckmäßigerweise vor der Abfahrt genau den Wetterbericht studieren. Wie alle Sechszylindertypen haben auch 300 S und 190 SL die Eingelenkachse, über deren Vorteile wir unsere Leser an anderer Stelle orientiert haben.

Das Ford-Bauprogramm hat allenfalls durch den 15 M de Luxe eine Erweiterung erfahren, wenn von den neuen Lastwagen abgesehen wird. Bei ihm handelt es sich um einen besonders luxuriös ausgestatteten 15 M. Unser Bild wird die Schönheit dieses Fahrzeugs, das so recht auf die Damenfahrerin zugeschnitten ist, deutlicher demonstrieren, als dies viele Worte vermöchten.

Viel Raum in der Ford-Halle nimmt das Programm der englischen, französischen und amerikanischen Ford-Wagen ein, unter ihnen als besondere Delikatesse der Thunderbird.

Auch über Opel brauche ich mich nicht groß zu verbreiten. Olympia Rekord samt Nebentypen und auch der neue Kapitän sind schließlich allseits bekannt. Aber ich halte es doch für notwendig, auf die sehr richtige Tendenz der Opel-Konstrukteure zu verweisen, die von Höchstgeschwindigkeit nicht allzuviel halten, sondern mit dem im unteren Drehzahlbereich liegenden maximalen Drehmoment wahre Wunder an Beschleunigungs- und Bergsteigefähigkeit vollbringen, was im wohltuenden Gegensatz zu der doch noch sehr vorherrschenden Meinung anderer Firmen steht, die in der Spitzengeschwindigkeit (vielleicht mit Rücksicht auf die PS-hungrigen Käufer) ihr ganzes Heil sehen. Natürlich stehen Opel benachbart auch die Autos der General Motors Corporation, die allgemein mit der Panorama-Windschutzscheibe ausgerüstet sind. Zu sehen sind von Chevrolet eine Bel Air-Limousine und ein Bel Air-Sportcoupé mit 121 bzw. 152 HP Leistung und Powerglide bzw. Dreiganggetriebe. Pontiac zeigt ein Sportcoupé „Catalina" mit 175 HP-V8-Motor und verbessertem Hydramatic-Getriebe, Oldsmobile den Typ 98 mit 189 HP-V8-„Rocket"-Motor, Hydramatic-Ge-

Das in dunklem Silbergrau gehaltene Cadillac-Cabriolet „El Dorado" ist der teuerste Personenwagen der Frankfurter Ausstellung. Kostenpunkt DM 41 950.–. Dieser Wagen verfügt selbstredend über einen märchenhaften Komfort, er hat allerdings „nur" einen 5,5 Liter-Motor mit 273 HP Leistung.



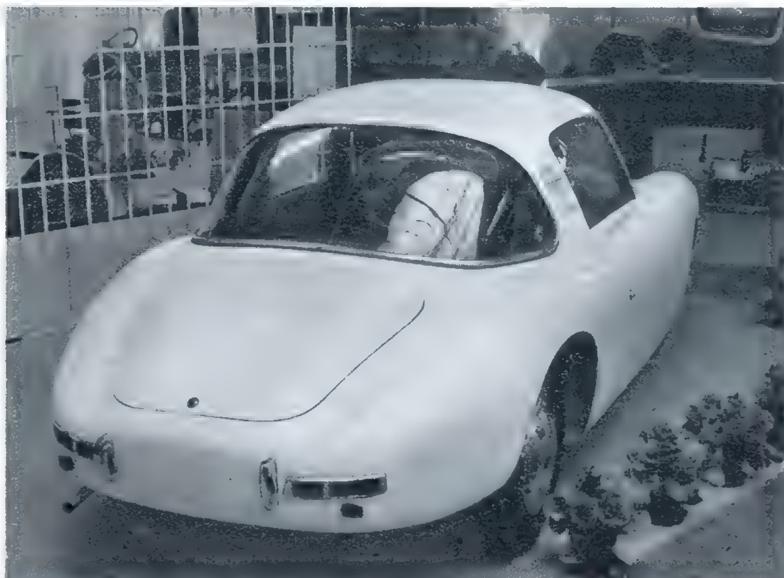


fördernd ansehen — die Zukunft wird mehr zeigen, als wir heute zu glauben wissen.

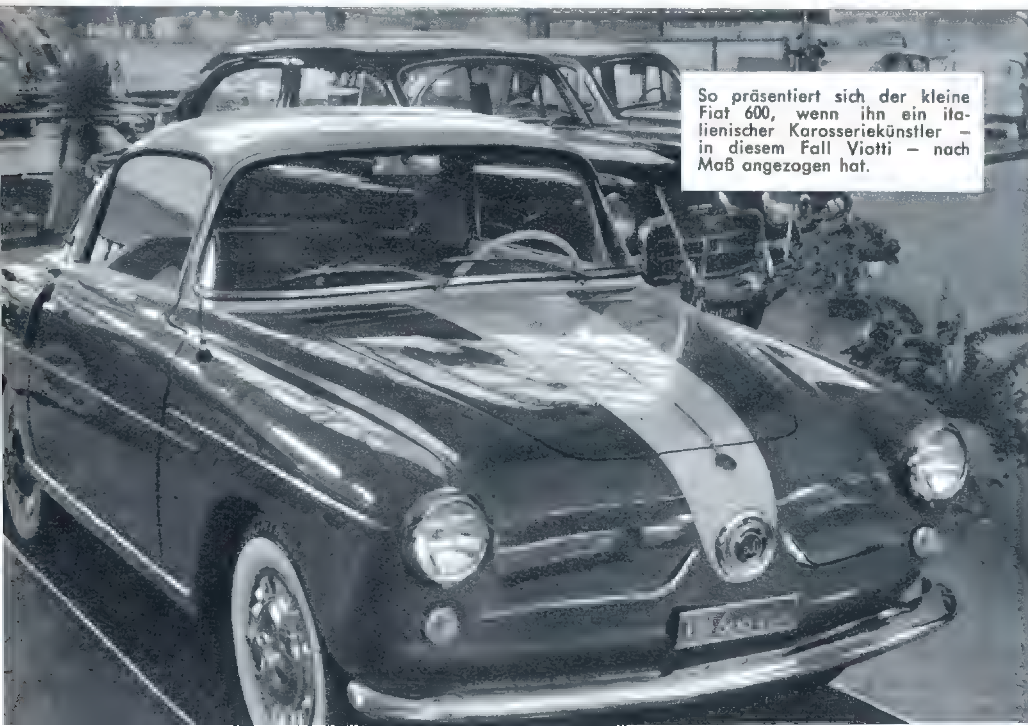
Quasi in letzter Sekunde entschied es sich, ob Lloyd auf der Ausstellung neben dem seitherigen Zweitakter auch mit dem munkelnderweise so oft zitierten Viertakter erscheinen werde. Letzteres ist wahr geworden, und eine eigentliche Sensation ist damit fällig. Der Motor selbst, ein gebläsegekühlter Zweizylinder, quer vor der Vorderachse liegend und 19 PS bei 4500 U/min leistend, ist ein erstaunlich kleines und sehr durchdacht scheinendes Aggregat von 596 ccm Hubraum. Über ihn wird an anderer Stelle ausführlicher berichtet. Auch die Porsche-Typen sind in diesem Heft gesondert behandelt. Das Volkswagenwerk hat nichts geändert, so daß auch diese Beschreibung entfällt. Das Ausland ist nicht mit grundsätzlich Neuem erschienen, so daß wir vorerst am Ende unseres heutigen Ausstellungsbesuches angekommen sind, der vornehmlich der Betrachtung der deutschen Modelle gewidmet war. Einzelne Bilder zeigen auch Interessantes von ausländischen Wagen, und Rosinen irgendwelcher Art, was die „Exoten" angeht, werden künftigen Betrachtungen überlassen bleiben, wie auch das sehr umfangreiche und technisch sogar fast noch interessantere Gebiet der Nutzfahrzeuge, wo echte Sensationen zu sehen waren. *Werner Buck*

triebe, Lenk- und Bremshilfe. Buick zeigt je eine Limousine der Super- und der Century-Serie, während Cadillac neben einer viertürigen Limousine als besonderes „Bonbon" das Sportcabriolet El Dorado präsentiert. Auch hier sind die Automatiken Trumpf; der mit Vierfach-Fallstromvergasern ausgerüstete Motor leistet 273 HP. Man sollte sich gerade für das Studium dieser Amerikaner viel Zeit lassen, ist doch so manches, was uns hier noch als Spielerei erscheint, ernst zu nehmen: Der hydraulische Wandler und die Bremshilfe sind nicht umsonst auch auf deutschen Ständen zu finden!

Einen beachtlichen Vorstoß in den Bereich der Mittelklasse macht Goliath. Der GP 700 war seit eh und je geräumiger, als dies bei einem „Kleinwagen" üblich ist. Seit nun die 700 ccm-Maschine dem größeren Zweizylinder von 900 ccm mit Benzineinspritzung gewichen ist, sind auch die Fahrleistungen über das hinausgewachsen, was man von einem leichten Wagen dieser Klasse zunächst verlangen mußte. Mit 40 PS bei rund 4000 Touren ist der neue Goliath vielmehr ein ernster Konkurrent von Opel und DKW geworden, der dazu noch das Pro außerordentlicher Wirtschaftlichkeit (Normverbrauch 6,7 Liter/100 km) für sich buchen kann. Man kann den Einspritz-Zweitakter mancherorts vielleicht noch auf die leichte Schulter nehmen und diese Richtung höchstens als propaganda-



Eine wirklich hübsche Kunststoff-Karosserie auf DKW-Chassis zeigt Dannenhauer & Stauß aus Stuttgart. Die Herstellung erfolgt im Preßdruckverfahren mit Formen und Gegenformen, wobei Wandstärken von 2,2 bis 2,8 mm möglich sind. Das Quadratmetergewicht dieses Kunststoffs liegt noch unter dem des Aluminiumblechs von 1,5 mm Wandstärke. Das Gesamtgewicht der so karossierten Sonderklasse beträgt 660 kg. – Und was man hier sieht, ist leider die allereinzige nennswerte deutsche Spezialkarosserie in Frankfurt. Und wieviele Firmen hatten wir früher, die schöne Sonderkarosserien zu bauen verstanden!



So präsentiert sich der kleine Fiat 600, wenn ihn ein italienischer Karosseriekünstler – in diesem Fall Viotti – nach Maß angezogen hat.

Bei unseren lieben Kleinen

Sowohl bei den Auto- wie bei den Motorradausstellungen der letzten Jahre standen naturgemäß die mehr oder weniger neuen Modelle der großen Kraftfahrzeugmarken im Mittelpunkt des allgemeinen Interesses. Etwas am Rande blieben demgegenüber stets ein halbes Dutzend Kleinstwagen und anderer Schöpfungen, für die man damals noch keinen Namen hatte und die heute als Rollermobile bezeichnet werden. Es waren meist Prototypen von weniger namhaften Firmen, gewiß dicht von zahllosen Besuchern umlagert, aber doch meist kaum ganz ernst genommen. Dann kam die Zeit, wo Lloyd




Das sind die beiden Modelle, die der in der Nähe Traunsteins ansäßige Spatz-Fahrzeugbau aus Brütschens Dreirad gemacht hat. Sie sind vierrädrig geworden und außer dem offenen Dreisitzer gibt es nun auch ein Coupé. Der Aufbau besteht bei beiden aus Fiberglas.

aus der Klasse der Kleinstwagen hinausgewachsen war, der Champion schon bekannter wurde und Messerschmitt wie auch Fuldamobil sich schon einen gewissen Namen geschaffen hatten. Doch neben diesen tauchten immer neue Konstruktionen auf, denn die Aufgabe und das zu erwartende Geschäft lockten. Freilich glaubten die stolzen Väter manch abenteuerlicher Schöpfung, sich mit dem Bau eines Prototyps und der Bekanntgabe eines optimistisch errechneten Richtpreises berechtigten Anspruch auf Reichtum und Nachruhm erworben zu haben. Nun, in der Tat ist es vielleicht leichter als beim „erwachsenen" Automobil, beim Kleinfahrzeug neue Ideen zu verwirklichen, und vor allem war es bis vor kurzer Zeit nicht so wie bei jenen, daß die selbstbewußte Stärke einiger weniger Markenfirmen jede Extravaganz eines Außenseiters von vornherein zum Scheitern, wenn nicht gar zur Lächerlichkeit verurteilte. In diesem Sinne hatten wir durchaus damit gerechnet, in Frankfurt nicht nur neue Automodelle der großen Firmen, sondern gerade auch auf dem Gebiete der kleinsten Fahrzeuge einige Überraschungen vorzufinden. Daß dies nicht der Fall war, fanden wir verwunderlich, aber nicht enttäuschend. Es beweist, daß sich auch dieser noch so junge Markt im Zeichen von Messerschmitt und Isetta in erster Linie, Goggomobil, Fuldamobil und auch Champion in zweiter Linie bereits so sehr konsolidiert hat, daß kaum jemand den Mut findet, zu den genannten noch in Konkurrenz zu treten.

Bezeichnend: BMW stellt die Isetta in Frankfurt überhaupt nicht aus, und Messerschmitt begnügt sich mit einem ganz bescheidenen Stand. Beide haben auf ihrem Markt eine so gesicherte Position, daß sie keiner werbenden Ausstellung bedürfen, und vielleicht ist es auch psychologisch nicht falsch, gegenüber den hierfür in Frage kommenden Käufern auf kostspielige Repräsentation zu verzichten. Nicht da war ferner die Heinkel-Kabine, grob gesehen gewissermaßen ein Kompromiß zwischen Isetta und Messerschmitt-Kabinenroller, die vom kommenden Frühjahr an verkauft werden soll. Ferner fehlte die Kunststoff-Limousine von Meyer in Vlotho, die ohnehin nicht dem breiten Publikum, sondern speziell Körperbeschädigten zugedacht ist.



Ein bißchen abenteuerlich kommt uns das Kleinschnittger-Coupé Typ F 250 S schon vor. Es ist dreisitzig und die Lenkung befindet sich in der Mitte.

Schön aussehen tut das Dornier-Delta nicht, aber es ist dennoch eine tolle Sache. Weniger für den, der es einmal kaufen soll, vielmehr dagegen für den Techniker, der daran unerhört viel Neues sehen kann.



Fotos:
Weitmann (31),
Werkbilder (7)

Mit dieser viersitzigen Limousine wagt Maico den vierten Start des Champion. Das Wägelchen sieht zwar nett aus, aber es sollte halt ein wenig billiger sein. Zumal es jetzt den Lloyd 600 gibt . . .

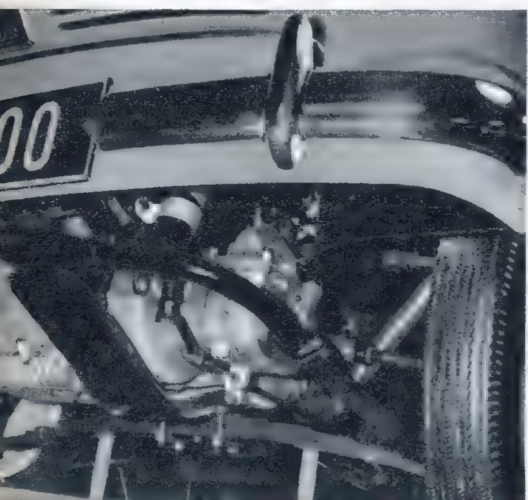


Wieder ausgestellt ist hingegen der Champion, mittlerweile dreimal gestorben und jetzt das vierte Mal von Maico zu neuem Leben erweckt. Das solide, gut schwäbische Motorradwerk hat sich damit auf ein recht glattes Parkett begeben, angesichts des schwindenden Zweiradmarktes freilich vermag man selbst dieses zu verstehen. Neben dem bekannten Zweisitzer-Cabrio präsentiert Maico den Champion nun auch als viersitzige Limousine mit etwas längerem Radstand und dem gleichen 400 ccm-Heinkel-Motor. Das kleine Fahrzeug ist recht nett anzusehen, preislich allerdings ist es zwischen VW-Standard und Lloyd schon sehr in die Enge geraten.

Fuldamobil und Kleinschnittger gehören zu den ältesten Pionieren im Bau von Kleinstfahrzeugen, wirklich durchzusetzen freilich vermochten sich beide nicht. Fulda-Mobil zeigt sein bekanntes Coupé mit 200 ccm-Sachs-Motor, der NWF-Lizenzbau dagegen ist nicht vertreten.



Brütsch entwickelt weiter kleine Sachen. Nachdem sein Dreisitzer von „Spatz" in Lizenz gebaut wird, hat er jetzt nach dem gleichen Prinzip kleine Ein- und Zweisitzer geschaffen.



Bei Lloyd ist man still und bescheiden wie immer. Und dennoch verbirgt sich unter dem herkömmlichen Kleid eine der größten Frankfurter Überraschungen: der gebläsegekühlte 600 ccm-Zweizylinder-Viertaktmotor mit 19 PS Leistung. Auf unseren Bildern ist er einmal von unten und einmal von oben zu sehen. Dieses Foto hier vermag zu dokumentieren, wie es mit Lloyd bergauf geht!

Neuerdings hat das Fahrzeug hinten ein Zwillingsrad erhalten, womit man wohl vorerst die Abkehr von der Dreiradbauweise zu tarnen versucht. Kleinschnittger hat wieder den zwar nicht teueren, aber doch recht primitiven 125 ccm-Zweisitzer auf dem Stand, außerdem die kleine 250er-Limousine, deren Prototyp wir schon vor längerer Zeit besprochen haben, und schließlich noch ein neues dreisitziges Coupé (Fahrer in der Mitte), ebenfalls mit 250 ccm-Ilo-Motor, bei dem uns sowohl die Form wie der Preis (3000 DM) etwas abenteuerlich vorkommen.

Erstmalig öffentlich ausgestellt ist das unseren Lesern bereits bekannte Dornier-Delta, jenes immerhin merkwürdige Fahrzeug, bei dem die hinteren Insassen mit dem Rücken zu den vorderen sitzen und bei dem sowohl die Vorderals auch die Rückwand zum Einstieg hochgeklappt werden. Das Dornier-Delta ist in erster Linie auf Zweckmäßigkeit hin konstruiert. Wir können uns kaum vorstellen, daß es in dieser Form jemals die Käufermassen zu begeistern vermag, aber zweifellos erhält es so viele grundlegend neue Ideen, daß es zum Thema Rollermobil schon einen sehr beachtlichen Diskussionsbeitrag bedeutet. Ein Preis wird für diesen Prototyp nicht genannt.

Daß Herr Trippel diesmal in Frankfurt keine Vorstellung gibt, fällt geradezu auf. In alter Treue wieder eingefunden hat sich hingegen Brütsch — klein, aber fein. Im Ernst! Nach der gleichen Idee, nach der sein zweifellos aufsehenerregender Kunststoff - Dreisitzer gebaut war ,hat er sch nun zwei kleinere Modelle mit dem Namen „Zwerg" ausgedacht. Das eine ist ein offener Einsitzer mit 75 ccm-DKW-Hobby-Motor und dessen stufenlosem Getriebe, sowie ein Zweisitzer, der wahlweise mit 200 ccm-Sachs- oder 250 ccm-Maico-Motor gebaut werden soll. So einen Zweisitzer stellt Brütsch in Frankfurt aus, wirklich lieb anzusehen und sogar auch im Detail recht sauber gearbeitet.

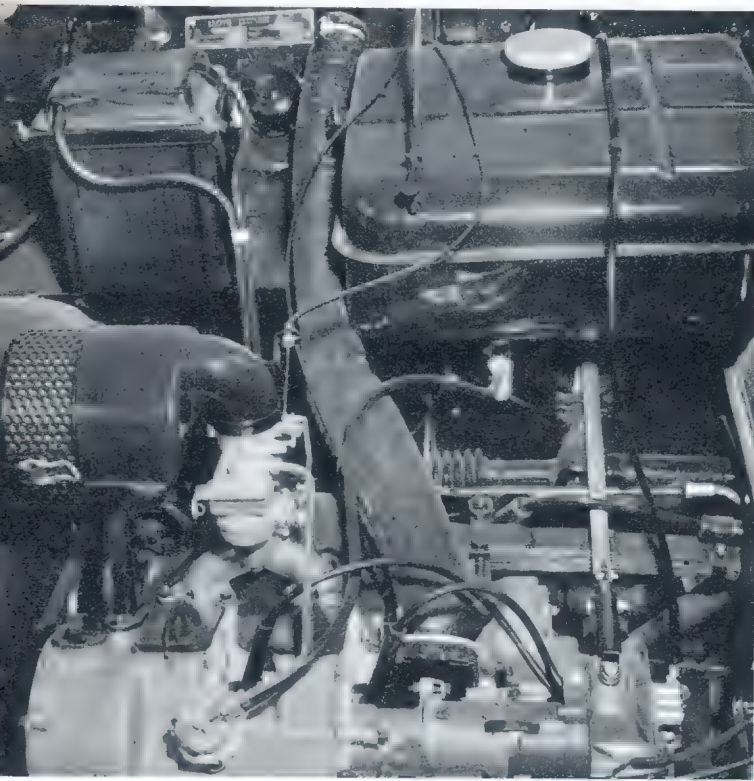
Die Lizenz für den dreisitzigen Brütsch hat eine Firma bei Traunstein, „Spatz"-Fahrzeugbau, übernommen. Sie hat daraus — vernünftigerweise — ein vierrädriges Fahrzeug gemacht, die Produktion soll noch diesen Herbst beginnen, und zur Lieferung vorgesehen ist nicht nur das offene Modell, sondern auch ein dreisitziges Coupé, ebenfalls mit Fiberglas-Karosserie und einer Tür auf der rechten Seite. Wenn auch in ganz anderer Richtung, so sind der „Spatz" und Brütschens „Zwerg", ähnlich wie das Dornier-Delta nicht so sehr als vielleicht einmal käufliches Objekt, sondern weit mehr ihrer Ideen wegen von größerem Interesse.

Zwei der netten kleinen Limousinen sowie ein Fahrgestell sind von Goggomobil zu bewundern. Dieses hat sich in wenig mehr als einem halben Jahr doch erstaunlich gut durchgesetzt. Es ist ein richtiger Kleinstwagen mit sehr beachtlichen Fahrleistungen, der auch preislich mit 3 000 DM zwischen den Rollermobilen und Lloyd angemessen placiert ist. Mindestens auf absehbare Zeit hat das Goggomobil einen gesicherten Markt.

Und nun kommen wir zum Schluß unserer Frankfurter Betrachtungen. Weil aber auch der längste Ausstellungsbericht mit einer Pointe schließen soll, haben wir uns den Lloyd bis dahin aufbewahrt. Den neuen Lloyd mit 600 ccm-Viertaktmotor! Der war ja nun wirklich eine der größten Überraschungen der diesjährigen Automobilausstellung. Für die in Deutschland so große Gemeinde der Zweitaktfreunde wird der bisherige Lloyd 400 natürlich weitergebaut, er kostet sogar 100 DM weniger als seither. Dazu kommt aber jetzt der Lloyd 600, äußerlich kaum vom anderen zu unterscheiden, ausgerüstet jedoch mit einem gebläsegekühlten Zweizylinder-Reihenmotor mit 596 ccm Hubraum und 19 PS Leistung. Im Preis liegt er immer noch unter der VW-Standardlimousine. Was veranlaßte Lloyd, jetzt auch einen Viertaktmotor zu bauen? Das Werk schreibt dazu u. a.: „Die Wirtschaftlichkeit eines Wagens wird maßgeblich durch den Verbrauch bestimmt. Nun hat der Zweitaktmotor seine ganz bestimmten Qualitäten und Vorzüge. Seine weniger sympathische Eigenschaft jedoch ist die, daß sein Verbrauch im Vollastbereich stärker ansteigt und nicht so spezifisch günstig ist wie im Teillastbereich." Ferner verspricht der Viertaktmotor einen beträchtlich größeren Fahrkomfort, vor allem im Stadtverkehr, und schließlich eröffnet er auch vermehrte Chancen im Export. Mit seinem neuen Motor verfügt der kleine Lloyd über eine Spitzengeschwindigkeit von 95 bis 100 km/st sowie über eine wesentlich bessere Beschleunigung, was schon im Hinblick auf die allgemeine Verkehrslage wichtig und richtig erscheint. Der Preis für die Limousine wurde auf DM 3 680.— festgesetzt, und der Austauschmotor wird sage und schreibe nur 198 DM kosten, was wirklich einmalig sein dürfte. Daß wir uns mit dem Lloyd 600 bald sehr eingehend beschäftigen werden, dessen dürfen unsere Leser sicher sein.

Man kann wirklich nicht sagen, daß es auf der Frankfurter Automobilausstellung keine echten Überraschungen gegeben hätte.

Werner Oswald





Technische Daten der deutschen Personenwagen

Marke	Typ	Motor: Zyl.	ccm	PS	U/min.	mkg	Verdichtg.	Ventile	Kühlung	Vorwärtsgänge	Antrieb	Radstand mm	Spur vorn mm	Spur hinten mm	Außenmaße Länge mm	Breite mm	Höhe mm	Reifen	Gewicht kg	Leistungs-Gewicht kg/PS	km/st	Liter / 100 km	Tankinhalt Lit.	Bemerkungen
BMW	501 Sechszylinder	6	2077	72	4500	13,8	7,0	OHV	W	4	Normal	2835	1322	1408	4730	1780	1530	5,50–16	1340	18,6	145	12	58	
	501 Achtzylinder	V8	2580	95	4800	18,0	7,0	OHV	W	4	Normal	2835	1330	1416	4730	1780	1530	6,40–15	1460	15,4	160	15	70	
	502 / 2,6 Liter	V8	2580	100	4800	18,4	7,0	OHV	W	4	Normal	2835	1330	1416	4730	1780	1530	6,40–15	1500	15,0	160	15	70	
	502 / 3,2 Liter	V8	3168	120	4800	22,3	7,2	OHV	W	4	Normal	2835	1330	1416	4730	1780	1530	6,40–15	1550	12,9	160	16	70	
	505 Pullmann	V8	3168	120	4800	22,3	7,2	OHV	W	4	Normal	3035	1343	1429	5070	1825	1630	6,70–15			160	16	85	
	503	V8	3168	140	4800	22,6	7,5	OHV	W	4	Normal	2835	1400	1420	4740	1700	1400	6,00–16	1500	10,7	190	16	75	
	507 Touring-Sport	V8	3168	140	4800	22,6	7,5	OHV	W	5	Normal	2480	1445	1425	4380	1650	1280	6,00–16	1200	8,6	220	16	95	
Borgward	Isabella	4	1493	60	4700	11,3	6,8	OHV	W	4	Normal	2600	1340	1360	4390	1705	1465	5,90–13	1000	16,6	135	10	40	
	Isabella TS	4	1493	75			8,2	OHV	W	4	Normal	2600	1340	1360	4390	1705	1465	5,90–13	1020	13,6	150	10	40	
	Hansa 2400	6	2337	100		16,8	8,0	OHV	W	4	Normal	2820	1360	1420	4810	1780	1490	6,70–15	1585	15,9	160	13	50	a.W. autom. Kraftübertrg.
DKW	Sonderkl. „3=6"	3	896	38	4200		6,5	—	W	3/4	Front	2350	1290	1350	4225	1695	1465	5,60–15	920	24,2	125	9	45	Zweitaktmot.
	Limous. viertürig	3	896	38	4200		6,5	—	W	4	Front	2450	1290	1350	4325	1695	1465	5,60–15	940	24,8	120	9	45	Zweitaktmot.
Ford	Taunus 12 M 55	4	1172	38	4250	7,6	6,8	SV	W	t3/4	Normal	2489	1222	1220	4060	1580	1550	5,60–13	880	23,2	110	9	36	
	Taunus 15 M	4	1498	55	4250	11,3	7,0	OHV	W	3/4	Normal	2489	1220	1220	4080	1580	1550	5,60–13	930	17,0	125	10	36	
Goliath	GP 700	2	688	25	4500	5,2	6,4	—	W	4	Front	2300	1300	1250	4034	1630	1470	5,60-13	900	35,5	100	9	44	Zweitaktmot.
	GP 700 E	2	886	40	4000	7,5	7,7	—	W	4	Front	2300	1300	1250	4034	1630	1470	5,60-13	920	23,0	120	8	44	Zweitakt-Einspritzmotor
Lloyd	400	2	386	13	3750	2,9	6,85	—	L	3	Front	2000	1050	1100	3355	1410	1400	4,25–15	520	40,0	80	6	25	Zweitaktmot.
	600	2	596	19	4500	3,8	6,6	OHV	L	3	Front	2000	1050	1100	3355	1410	1400	4,25-15	520	29,5	95	6	25	
Merc.-Benz	180	4	1767	52	4000	11,4	6,7	SV	W	4	Normal	2650	1420	1450	4460	1740	1560	6,40–13	1180	22,7	125	11	58	
	180 D	4	1767	43	3500	10,5	19,0	OHV	W	4	Normal	2650	1420	1450	4460	1740	1560	6,40–13	1220	28,4	110	8	58	Dieselmotor
	220 Limousine	6	2195	85	4800	16,0	7,6	OHC	W	4	Normal	2820	1430	1470	4715	1740	1560	6,70–13	1300	15,3	150	13	64	
	220 Cabriolet	6	2195	85	4800	16,0	7,6	OHC	W	4	Normal	2700	1430	1470	4670	1760	1530	6,70-13	1465	17,2	155	13	64	
	190 SL	4	1897	105	5700	14,0	8,0	OHC	W	4	Normal	2400	1430	1480	4220	1740	1320	6,40-13	1180	11,2	175	12	65	
	300	6	1996	125	4500	22,5	7,5	OHC	W	4	Normal	3050	1480	1525	5055	2838	1600	7,60–15	1930	15,4	160	15	72	a.W. autom. Kraftübertrg.
	300 S	6	2996	175	5400	24,0	8,55	OHC	W	4	Normal	2900	1480	1525	4700	1916	1510	6,50–15	1780	10,2	180	16	85	Einspritzmot.
	300 SL	6	2996	215	5800	28,0	8,55	OHC	W	4	Normal	2400	1375	1435	4520	1790	1300	6,50–15	1310	6,1	240	16	130	Einsptitzmot.
NSU-Fiat	Neckar	4	1082	34	4400	7,0	6,7	OHV	W	4	Normal	2340	1230	1210	3775	1460	1480	5,20–14	830	26,8	115	8	32	
	Neckar (Sport)	4	1082	50	5400	7,2	7,6	OHV	W	4	Normal	2340	1230	1210				5,20–14	900	13,0	135	9	40	
Opel	Olympia Rekord	4	1488	45	3900	10,0	6,9	OHV	W	3	Normal	2487	1200	1268	4210	1625	1550	5,60–13	940	20,8	120	10	35	
	Kapitän	6	2473	75	3900	17,3	7,1	OHV	W	3	Normal	2570	1372	1372	4725	1760	1560	6,40–13	1240	16,5	140	12	45	
Porsche	1300	4	1290	44	4200	8,3	6,5	OHV	L	4	Heckm	2100	1290	1250	3950	1660	1300	5,90–15	815	18,4	145	8	52	Boxermotor
	1300 Super	4	1290	60	5500	9,0	8,2	OHV	L	4	Heckm	2100	1290	1250	3950	1660	1300	5,90–15	815	13,5	160	9	52	Boxermotor
	1600	4	1600	60	4400	11,4	7,0	OHV	L	4	Heckm	2100	1290	1250	3950	1660	1300	5,90–15	850	14,2	160	9	52	Boxermotor
	1600 Super	4	1600	75	5000	11,8	8,2	OHV	L	4	Heckm	2100	1290	1250	3950	1660	1300	5,90–15	850	11,3	175	10	52	Boxermotor
	1500 GS (Carrera)	4	1498	100	6200	13,0	8,7	OHC	L	4	Heckm	2100	1290	1250	3950	1660	1300	5,90–15	850	8,5	200	12	52	4 Nockenw.-Boxermotor
	1500 RS (Spyder)	4	1498	110	6200	13,2	9,5	OHC	L	4	Heckm	2100	1290	1250	3600	1540	1015	5,90–15	640	5,8	220	12	68	4-Nockenw.-Boxermotor
Volkswagen	VW	4	1192	30	3400	7,8	6,6	OHV	L	4	Heckm	2400	1290	1250	4070	1540	1500	5,60–15	740	24,7	110	8	40	Boxermotor

Kleinstwagen und Rollermobile

Typ	Motor: Bauart	Marke	ccm	PS	U/min	Vorwärtsgänge	Antrieb	Radstand mm	Spur vorn mm	Spur hinten mm	Außenmaße Länge mm	Breite mm	Höhe mm	Fußbremse	Reifen	Gewicht kg	Leistungsgewicht kg/PS	km/st	Liter/100 km	Bemerkungen
BMW-Isetta	1 Zyl. 4 Takt	BMW	250	12	5800	4	Heck	1500	1200	520	2285	1380	1340	hydr. (4 Rad)	4,80–10	350	29,1	85	5,5	Vordereinstieg
Brütsch-Zwerg Eins.	1 Zyl. 2 Takt	DKW-Hobby	75	3	5000	stufenlos	Heck			1 Rad	2200	1100	1050	mech.		100	33,3	60	3,5	
Brütsch-Zwerg Eins.	1 Zyl. 2 Takt	Sachs	200	10	5250	4	Heck			1 Rad	2200	1100	1050	mech.		120	12,0	100	4,0	Prototypen, Fiberglas-Schalen-Aufbau
Brütsch-Zwerg Zweis.	1 Zyl. 2 Takt	Sachs	200	10	5250	4	Heck			1 Rad	2400	1200	1050	mech.	4,00–8	150	15,0	100	4,0	
Brütsch-Zwerg Zweis.	1 Zyl. 2 Takt	Maico	250	15	5200	4	Heck			1 Rad	2400	1200	1050	mech.	4,00–8	150	10,0	105	4,0	
Brütsch-Spatz Dreis.	1 Zyl. 2 Takt	Sachs	200	10	5250	4	Heck	2100	1160	1 Rad	3300	1420	1150	hydr. (3 Rad)	4,00–12	280	28,0	90	4,5	
Brütsch-Spatz Dreis.	1 Zyl. 2 Takt	Maico	250	15	5200	4	Heck	2100	1160	1 Rad	3300	1420	1150	hydr. (3 Rad)	4,00–12	280	18,7	105	5,0	
Dornier-Delta	1 Zyl. 2 Takt			14	4000	4	Bem.	1820	1210	1210	2880	1400	1420	hydr. (4 Rad)	3,50–12	400	28,6	85	5,0	Prototyp, Vorder- und Hintereinstieg, Motor in Wagenmitte, Antrieb auf Hinterräder
Fulda-Mobil S 4	1 Zyl. 2 Takt	Sachs	200	10	5250	4	Heck	1840	1200	1 Rad	3100	1470	1330	mech. (V'Räd.)	4,00–8	375	37,5	80	5,0	Zwillingsrad hinten
Goggomobil T 250	2 Zyl. 2 Takt	Goggo	250	14	4800	4	Heck	1800	1090	1090	2900	1280	1310	hydr. (4 Rad)	4,00–10	400	28,6	85	5,0	
Goggomobil T 300	2 Zyl. 2 Takt	Goggo	300	15	4800	4	Heck	1800	1090	1090	2900	1280	1310	hydr. (4 Rad)	4,00–10	400	26,7	95	5,5	
Heinkel-Kabine	1 Zyl. 4 Takt	Heinkel	175	9	5700	4	Heck	1760	1225	1 Rad	2660	1370	1265	hydr.	4,40–10	250	27,8	85	5,0	Vordereinstieg Prototyp
Kleinschnittger	F 125	Jlo	125	6	5500	3	Front				2850	1150	1200	mech. (4 Rad)	2,50-16	180	30,0	65	3,0	
	F 250 S	Jlo	250	15	6000	3	Front				3100	1400		mech. (4 Rad)	4,40-11	280	18,7	100	5,0	Prototyp
	F 250 C	Jlo	250	15	6000	3	Front	1850	1080	1080	3100	1400		mech. (4 Rad)	4,40-11	300	20,0	90	5,0	Prototyp
Maico-Champ. MC 400	2 Zyl. 2 Takt	Heinkel	400	15	4000	3	Heck	1800	1200	1150	3180	1470	1300	hydr. (4 Rad)	4,25–15	520	34,7	85	5,5	
Maico-Ch. MC 400/4	2 Zyl. 2 Takt	Heinkel	400	15	4000	4	Heck	2020	1200	1150	3420	1470	1350	hydr. (4 Rad)	4,80–15	580	38,7	85	6,0	Prototyp
Messerschmitt KR 175	1 Zyl. 2 Takt	Sachs	175	9	5250	4	Heck	2030	920	1 Rad	2820	1220	1200	mech. (3 Rad)	4,00–8	220	24,4	85	3,5	
Messerschmitt KR 200	1 Zyl. 2 Takt	Sachs	200	10	5250	4	Heck	2030	1080	1 Rad	2820	1220	1200	mech. (3 Rad)	4,40–8	230	23,0	100	4,5	
Meyra 200	1 Zyl. 2 Takt	Jlo	200	10	4900	3	Heck	2140	1420	1 Rad	3450	1600	1460	hydr.	3,50–12	400	40,0	70	5,0	Fiberglas-Limousine

Preise der deutschen Personenwagen

Stand vom 22. September 1955

	Grundpreis DM	Mehrpreis für Heizung DM	Mehrpreis für Schiebedach DM
BMW 2,1 Liter Sechszylinder			
501 Limousine viertürig	12 500.—	serienmäßig	680.—
501 Coupé 2/2sitzig	17 850.—	serienmäßig	
501 Cabriolet 2/2sitzig	17 950.—	serienmäßig	
BMW 2,6 Liter V8-Zylinder			
501 Limousine viertürig	13 950.—	serienmäßig	680.—
502 Limousine viertürig	16 450.—	serienmäßig	680.—
502 Coupé 2/2sitzig	20 850.—	serienmäßig	
502 Cabriolet 2/2sitzig	20 950.—	serienmäßig	
BMW 3,2 Liter V8-Zylinder			
502 Limousine viertürig	17 850.—	serienmäßig	680.—
502 Coupé 2/2sitzig	22 250.—	serienmäßig	
502 Cabriolet 2/2sitzig	22 350.—	serienmäßig	
505 Fahrgestell für Pullman-Limousine	12 900.—		
503 Sport-Coupé 2/2sitzig	29 500.—	serienmäßig	
503 Sport-Cabriolet 2/2sitzig	29 500.—	serienmäßig	
507 Touring-Sport zweisitzig	26 500.—	serienmäßig	
Borgward-Isabella			
Limousine zweitürig	6 980.—	160.—	540.—
Limousine zweitürig „TS"	7 980.—	160.—	540.—
Cabriolet 2/2sitzig	9 950.—	serienmäßig	
Kombiwagen dreitürig	7 280.—	160.—	
Borgward-Hansa 2400			
Limousine viertürig	12 500.—	serienmäßig	820.—
Mehrpreis für Strömungsgetriebe . . .	850.—		
DKW-Sonderklasse			
Limousine zweitürig (Dreigang) . . .	5 295.—	160.—	300.—
Limousine-Spezial zweitürig	5 695.—	160.—	300.—
Luxus-Coupé zweitürig	5 995.—	160.—	300.—
Limousine viertürig	6 495.—	160.—	300.—
Cabriolet viersitzig	7 295.—	160.—	
Cabriolet zweisitzig	7 895.—	160.—	
„Universal" Kombiwagen dreitürig .	6 185.—	85.—	
Fiat 600			
Limousine zweitürig	4 250.—	160.—	
„Viotti" Coupé zweisitzig	7 950.—	160.—	
Fiat 1100			
Standard-Limousine viertürig	5 350.—	250.—	
Luxus-Limousine viertürig	5 950.—	250.—	
Kombiwagen fünftürig	7 200.—	250.—	
„1100 TV" Limousine viertürig	7 700.—	250.—	
„1100 TV" Spyder zweisitzig	11 500.—	250.—	
Fiat 1400 A			
Limousine viertürig (Benzinmotor) .	7 950.—	210.—	
Limousine viertürig (Dieselmotor) . .	9 450.—	210.—	
Fiat 1900 A			
Limousine viertürig	10 800.—	210.—	
„Grand Vue" zweitürig	14 900.—	210.—	
Ford-Taunus			
„12" Limousine zweitürig	5 390.—	160.—	385.—
„12 M 55" Limousine zweitürig . . .	5 690.—	160.—	385.—
„15 M" Limousine zweitürig	6 185.—	160.—	385.—
„15 M de Luxe" Limousine zweitürig .	6 935.—	serienmäßig	385.—
„15 M" Cabriolet viersitzig	8 650.—	160.—	
„15 M" Cabriolet zweisitzig	8 575.—	160.—	
„15 M" Kombiwagen dreitürig	6 550.—	160.—	
Mehrpreis für Vierganggetriebe . . .	175.—		
Goliath 700 ccm Vergaser			
Limousine zweitürig	4 850.—	175.—	300.—
Cabrio-Limousine zweitürig	5 050.—	175.—	
Kombiwagen dreitürig	4 950.—	175.—	
Goliath 900 ccm Einspritzer			
Limousine zweitürig	5 750.—	175.—	300.—
Cabrio-Limousine zweitürig	5 950.—	175.—	
Kombiwagen dreitürig	5 850.—	175.—	
Lloyd 400			
LP 400 Limousine zweitürig	3 350.—	serienmäßig	175.—
LC 400 Cabrio-Limousine zweitürig .	3 680.—	serienmäßig	
LS 400 Kombiwagen dreitürig . . .	3 480.—	serienmäßig	
Lloyd 600			
LP 600 Limousine zweitürig	3 680.—	serienmäßig	175.—
LC 600 Cabrio-Limousine zweitürig .	3 980.—	serienmäßig	
LS 600 Kombiwagen dreitürig . . .	3 790.—	serienmäßig	

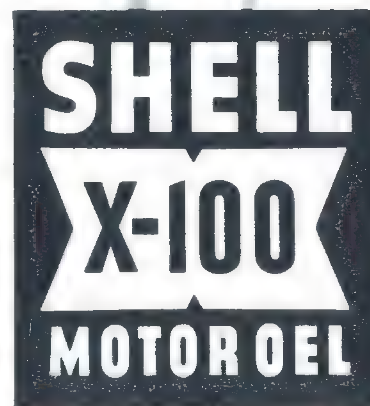
	Grundpreis DM	Mehrpreis für Heizung DM	Mehrpreis für Schiebedach DM
Mercedes-Benz Typ 180			
180 Limousine viertürig	9 450.—	serienmäßig	600.—
180 D Limousine viertürig	10 300.—	serienmäßig	600.—
Mercedes-Benz Typ 220			
Limousine viertürig	12 500.—	serienmäßig	600.—
Cabriolet viersitzig	21 500.—	serienmäßig	
Mercedes-Benz Typ 190 SL			
Roadster zweisitzig	16 500.—	serienmäßig	
Coupé zweisitzig	17 100.—	serienmäßig	
Mercedes-Benz Typ 300			
300 Limousine viertürig	22 000.—	serienmäßig	750.—
300 Cabriolet D viertürig	24 700.—	serienmäßig	
Mehrpreis für autom. Getriebe . . .	1 500.—		
300 S Coupé 2/3sitzig	36 500.—	serienmäßig	
300 S Cabriolet 2/3sitzig	36 500.—	serienmäßig	
300 S Roadster 2/3sitzig	36 500.—	serienmäßig	
300 SL Sport-Coupé zweisitzig . . .	29 000.—	serienmäßig	
Opel-Olympia Rekord			
„Olympia" Limousine zweitürig . .	5 250.—	160.—	
„Olympia Rekord" Limousine zweit. .	5 990.—	160.—	
„Caravan" Kombiwagen dreitürig . .	6 300.—	160.—	
Opel-Kapitän			
Limousine viertürig	9 350.—	160.—	
NSU-Fiat Typ Neckar			
34 PS Limousine viertürig	5 450.—	250.—	
50 PS Coupé zweisitzig	10 450.—	250.—	
50 PS Cabriolet zweisitzig	10 450.—	250.—	
Porsche			
„1300" Coupé	11 400.—	serienmäßig	650.—
„1300 Super" Coupé	13 500.—	serienmäßig	650.—
„1600" Coupé	12 700.—	serienmäßig	650.—
„1600 Super" Coupé	13 800.—	serienmäßig	650.—
„1500 GS Carrera" Coupé	18 500.—	serienmäßig	650.—
Mehrpreis für Cabriolet	1 200.—		
Minderpreis für Speedster	800.—		
„1500 RS" Spyder	24 600.—		
Volkswagen			
Standard-Limousine zweitürig . . .	3 790.—	serienmäßig	250.—
Export-Limousine zweitürig	4 600.—	serienmäßig	250.—
Cabriolet viersitzig	5 990.—	serienmäßig	
Karmann-Ghia-Coupé	7 500.—	serienmäßig	

	Grundpreis DM	Mehrpreis für Heizung DM	Mehrpreis für Schiebedach DM
BMW-Isetta			
Moto-Coupé	2 550.—	30.—	serienmäßig
Brütsch			
75 ccm-Einsitzer „Zwerg"	1 475.—		
200 ccm-Einsitzer „Zwerg"	1 775.—		
200 ccm-Zweisitzer „Zwerg"	1 975.—		
200 ccm-Dreisitzer offen „Spatz" . . .	2 975.—		
200 ccm-Dreisitzer Coupé „Spatz" . .	3 175.—		
Dornier-Delta			
Limousine viersitzig	Prototyp		
Fulda-Mobil			
S4 Coupé zweisitzig	2 780.—	25.—	75.—
Goggomobil			
T 250 Limousine zweitürig	2 940.—	serienmäßig	55.—
T 300 Limousine viertürig	3 040.—	serienmäßig	55.—
Heinkel			
Kabine zweisitzig	Prototyp		
Kleinschnittger			
F 125 Zweitsitzer offen	2 450.—		
F 250 S Coupé dreisitzig	2 985.—		
F 250 C Coupé 2/2sitzig	3 450.—		
Maico-Champion			
MC 400 Cabrio zweisitzig	3 480.—		
MC 400/4 Limousine zweitürig . . .	3 590.—		
Messerschmitt			
KR 175 Kabinenroller	2 195.—	65.—	
KR 200 Kabinenroller	2 550.—	65.—	
Meyra 200			
Limousine 2/2sitzig	3 300.—		

...und wird nicht mehr gesehen

- nämlich das Motorenöl nach dem Ölwechsel oder Auffüllen. Einmal in der Ölwanne, entzieht es sich unserem Blick und weitgehend einer Beurteilung. Es arbeitet unter „Ausschluß der Öffentlichkeit".

Die Wahl des Motorenöles hat deshalb etwas mit Vertrauen zu tun. Vertrauen zu einer Sache wie Shell X-100 Motoroel mit Millionen Referenzen von allen Straßen der Welt.



Shell X-100 Motoroel mit seinen Zusätzen besonderer chemischer Konstitution macht Motoren betriebsfest, hält sie sauber und schützt vor Korrosion, der Hauptursache des Motorenverschleißes.

Runde um Runde

Europäischer Tourenwagenmeister 1955 wurde – vorbehaltlich der Zustimmung der FIA – der Hamburger Engel, der auf Mercedes-Benz 220 a und 300 SL konkurrierte. Engel, der sich bei der Tulpen-, Nürburgring- und der Adria-Rallye sowie bei der Fernfahrt Lüttich–Rom–Lüttich placieren konnte, erreichte insgesamt 36 Punkte. Zweiter in der Wertung wurde der DKW-Sonderklasse-Fahrer Walter Schlüter, Titelinhaber von 1954. Bei der norwegischen Viking-Rallye hatte Engel Pech, da sein MB 300 SL einen Bremsdefekt erlitt. Sieger wurden hier die Norweger Egeberg/Böhle auf Peugeot vor den Deutschen Schlüter/Eickelmann auf DKW-Sonderklasse und dem norwegischen Paar Johansen/Karlan, ebenfalls auf DKW-Sonderklasse.

Die Resultate in den einzelnen Klassen: bis 750 ccm: 1. Paulsen/Pedarsen (Renault); bis 1000 ccm: 1. Schlüter/Eickelmann (DKW); bis 1300 ccm: 1. Egeberg/Böhle (Porsche); bis 1600 ccm: 1. Andersson/Simonson (Peugeot); bis 2000 ccm: 1. Brecklund/Bergstroem (Alfa Romeo); über 2000 ccm: 1. Strand/Stavseth (Ford-Zephyr). Gewinnerin des Damen-Pokals wurden Molander/Lundberg auf DKW. Mit der Rallye Viking fand der letzte Wertungslauf des europäischen Tourenwagen-Championats statt, da die Rallye Genf vom Veranstalter abgesagt wurde. Den Veranstaltern dieser schweizerischen Prüfungsfahrt blieb keine andere Möglichkeit, nachdem die Strecke durch Frankreich führen sollte und dort automobilsportliche Konkurrenzen nach wie vor von der Regierung noch nicht genehmigt sind.

*

Die nach einer Handicap-Formel durchgeführte internationale Rallye Bad Neuenahr, bei der eine Langstreckenfahrt über 580 km auf dem Nürburgring und vier Sonderprüfungen zu absolvieren waren, fiel der Gesamtsieg an das deutsche Paar Sauerbrei/Johnen auf Mercedes-Benz 180 D. In den einzelnen Klassen gab es folgende Resultate: Tourenwagen bis 500 ccm. 1: Jay/Bialas auf Goggomobil; bis 750 ccm: 1. Brezinski/Badhauer auf Renault; bis 1300 ccm: 1. Schröter/Erner auf DKW-Sonderklasse; bis 1300 ccm: 1. Wiesnewski/Bölmüller auf Fiat; bis 1600 ccm: 1. Regius/Springer auf Ford 15 M; bis 2000 ccm: 1. Katz/Geiß auf Alfa Romeo; bis 2600 ccm: 1. Lappe/Ginckler auf BMW 502; Dieselwagen: 1. Sauerbrei/Johnen auf Mercedes-Benz 180 D; Gran Turismo: bis 1300 ccm: 1. Blendl/Dr. Bieling auf Porsche; bis 1600 ccm: 1. Nathan/Schellhaas auf Porsche; bis 2000 ccm: Merck/Mohn auf Mercedes-Benz; Seriensportwagen über 1300 ccm: 1. Dumagan/Pennybacker auf Porsche-Speedster.

*

Erstmals am Start erschien der neue Formel 1-BRM-Rennwagen beim Daily Telegraph-Rennen in Aintree. Der Wagen wurde jedoch schon im Training mit Peter Collins am Steuer beschädigt, als er von der Strecke geriet. Er konnte deshalb im Rennen selbst nicht mehr eingesetzt werden, das Salvadori auf Maserati mit 134,73 km/st vor Gerard auf Cooper-Bristol gewann. Der größte Teil des über 17 Runden gleich 82 km gehenden Hauptrennens stand im Zeichen von Moss auf Maserati und Parnell auf dem Werks-Connaught, die sich einen scharfen Kampf lieferten, aber beide kurz vor Schluß ausfielen.

*

Als letzter Lauf der Deutschen Motorradmeisterschaft fand in Hannover das Eilenriede-Rennen statt. In der 125 ccm-Klasse siegte August Hobl auf DKW mit 137,3 km/st vor Hofmann auf DKW. Bei den 250ern holte sich Baltisberger auf NSU mit 133,0 km/st den Sieg vor H. P. Müller auf NSU, der beim Start mehrere Sekunden verlor. Dritter wurde Hallmeier auf NSU. Der Italiener Lorenzetti (Moto Guzzi) und Brand (NSU) sowie Miller (NSU) schieden durch Maschinenschaden bzw. Sturz aus. Bei den 350ern gab es mit Hobl, der 137,3 km/st erreichte, einen weiteren DKW-Sieg. Zweiter wurde hier der Italiener Lorenzetti auf Moto Guzzi mit 137,2 km/st. In der Seitenwagenkonkurrenz kamen Faust/Remmert (BMW) mit 128,6 km/st als erste ein. Die Halbliterklasse gewann in Abwesenheit von Walter Zeller (BMW) der Österreicher Klinger auf BMW mit 140,1 km/st vor Riedelbauch (BMW). Deutsche Motorradmeister 1955 wurden: Karl Lottes auf MV-Agusta in der 125 ccm-Klasse; Hans Baltisberger auf NSU bei den 250ern; August Hobl auf DKW in der 350 ccm-Konkurrenz; Faust/Remmert auf BMW bei den 500 ccm-Gespannen und Walter Zeller auf BMW in der Halbliterklasse.

*

Dr. Reina Morales, der Präsident des Automobil-Clubs von Venezuela, teilte mit, daß der Große Preis von Venezuela um den Gold-Pokal des Staatspräsidenten General Jimenez nun endgültig am 6. November stattfinden werde. Das Rennen wird über 85 Runden gleich 342 km auf einer Rundstrecke bei der Hauptstadt Caracas gehen und mit Geldpreisen in Höhe von 14 000 Dollar ausgezeichnet sein. Der Sieger erhält allein 4000 Dollar. Es ist geplant, die Veranstaltung für Sportwagen bis 2000 ccm und über 3000 ccm auszuschreiben. Nach Mitteilungen des Automobil-Clubs von Venezuela sollen die Firmen Mercedes-Benz, Ferrari, Maserati, Gordini und Osca bereits eine entsprechende Einladung mit jeweils drei Wagen in Caracas zu starten, akzeptiert haben.

*

Das Reglement für die Rallye Monte Carlo 1956 hat verschiedene Änderungen erfahren. Startorte werden diesmal Athen, Glasgow, Lissabon, München, Paris, Rom, Stockholm, Stavanger und München sein, während Palermo, Oslo und Monte Carlo wegfallen. Die verschiedenen Fahrtstrecken treffen nicht mehr in Chambéry, sondern in Paris zusammen. Auf der gemeinsamen Fahrt-Route Paris–Monte Carlo wird eine Klassifizierungsprüfung vorgenommen, ähnlich der des Jahres 1955 auf dem Teilstück Gap–Monte Carlo. Die hundert Erstklassifizierten müssen sich einer Prüfung unterziehen, die auf einer Bergrundstrecke bei Monte Carlo stattfindet. Die Geschwindigkeitsprüfung entfällt. Die Fahrtstrecke von den Startorten bis Paris – vorläufig mit einer Länge von 3250 km festgelegt – ist mit einem vorgeschriebenen Durchschnitt zu bewältigen. Zugelassen sind wiederum Tourenwagen normaler und modifizierter Ausführung sowie Gran Turismo-Fahrzeuge. In der Klasseneinteilung hat man gegenüber der diesjährigen Rallye den allgemeinen Verhältnissen wesentlich mehr Rechnung getragen, so sind vier Klassen ausgeschrieben und zwar bis 750, von 750 bis 1300, von 1300 bis 2000 und über 2000 ccm.

*

Mit einem Gesamtdurchschnitt von 185,36 km/st gewann der Argentinier Juan Galvez auf Ford den Gran Premio der Stadt Tres Arroyos, der über eine Distanz von 734,4 km ging. Galvez steuerte einen Ford-Spezial. Tres Arroyos ist der Geburtsort von Señora Erminia Fangio, der Mutter des dreifachen Weltmeisters . . . Der Amerikaner Phil Hill gewann auf einem Ferrari-Monza-Sport mit 129 km/st Durchschnitt das Sportwagenrennen von Elkhart Lake (USA) vor seinem Landsmann Johnson auf Jaguar Typ D . . . Im Rahmen einer großangelegten motorsportlichen Veranstaltungsreihe mit zwei Konkurrenzen für Motorräder, soll auch der zu Beginn des Jahres abgesagte Große Preis von Siracusa (Sizilien) für Rennwagen der Formel 1 im Oktober oder November durchgeführt werden . . . Bei einem Formel 3-Rennen in Cosenza (Italien) konnte sich der Braunschweiger Kuhnke auf Cooper als dritter placieren. Sieger wurde der Engländer Evans auf Cooper mit 114,18 km/st . . . Bei den internationalen Motorradrennen von Kristianstad siegte der bekannte DKW-Fahrer Siegfried Wünsche in der 350 ccm-Klasse. Wünsche beabsichtigt nun, sich vom Motorradrennsport zurückzuziehen. Die Halbliterklasse gewann Duke auf Gilera vor Armstrong auf Gilera. Walter Zeller wurde auf BMW Vierter . . . Hallmeier, der Gewinner der Viertelliter-Klasse beim Sachsenring-Rennen fuhr dort nicht Adler, sondern NSU . . . Mr. Anthony Vandervell, der Vater des Initiators des englischen Vanwall-Rennwagens, starb im Alter von 84 Jahren . . . Mit einem Kostenaufwand von 100 000 Dollar wird zur Zeit der Indianapolis Motor Speedway überholt. Die Arbeiten konzentrierten sich hauptsächlich auf die vier Asphaltkurven, während die beiden Backstein-Geraden noch keine Überholung notwendig haben. Das Rennen wird auch im nächsten Jahr wieder stattfinden . . . Der BMW-Fahrer Hillebrand gewann mit 125,1 km/st die Seitenwagenklasse des internationalen Motorradrennens in Belgrad. Bei den automobilsportlichen Konkurrenzen belegte der Österreicher Kraus auf Denzel mit 105,1 km/st den ersten Platz in der Klasse bis 1300 ccm. In der Kategorie über 1300 ccm kam sein Landsmann Vogel auf Porsche Spyder mit 124,3 km/st vor den Deutschen Ahrens und Zeller, beide auf Mercedes-Benz 300 SL, zum Erfolg . . . Beim Santa Barbara-Straßenrennen in Kalifornien siegte von Neumann auf Porsche Spyder mit 110,08 km/st in der Rennsportwagen-Klasse. In der unbeschränkten Konkurrenz für Serienspurtwagen belegte Kunstle auf Porsche Speedster den zweiten Platz. Sieger dieses Rennens wurde Hill auf Mercedes-Benz 300 SL . . . Wie der DDD-Motor-Bericht meldet, wurden Fangio aus seinem Privatwagen in Mailand 200 000 Lire (ca. 1350.– DM) gestohlen . . . Karl Kling vollendete am 16. September sein 45. Lebensjahr. Wir wünschen ihm weiterhin Hals- und Beinbruch . . . Der Automobil-Club de l'Quest hat beschlossen, auch 1956 das 24-Stundenrennen von Le Mans durchzuführen. Das neue Reglement soll Ende September veröffentlicht werden . . . Die Automobilweltmeisterschaft 1955 und die Europäische Tourenwagenmeisterschaft 1955 wurden auf Continental-Reifen errungen. GÜMO



Der Hamburger Werner Engel, der auf Mercedes-Benz 220 a und 300 SL Europa-Tourenwagenmeister wurde. Foto: Wörner



Mit diesem von Frua karossierten Maserati A 6 G 2000 eröffnete der italienische Staatspräsident Gronchi die neue Monzabahn. Der Maserati A 6 G 2000 ist mit dem 2 Liter-Sechszylinder-Sportmotor ausgerüstet, der vom Formel 2-Rennmotor abgeleitet wurde. Foto: Wieselmann

BMW

schlägt eine

weitere Seite auf

Die vier Jahrzehnte der BMW Geschichte bestätigen die hohe Kunst, die technische Materie durch beispielgebende Lösungen zu meistern. Ob Flugmotor, Motorrad oder Automobil – jedes Erzeugnis mit dem weißblauen Firmenzeichen ist hierfür ein überzeugender Leistungsbeweis.

Mit dem BMW Automobil-Programm für 1955/56 ist auf diesem Erfolgsweg jetzt ein besonders eindrucksvoller Abschnitt erreicht.

BMW 501 *Sechszylinder* Schnell, komfortabel, geräumig – der wirtschaftliche, hervorragend bewährte Reisewagen mit dem berühmten 2,1 l Sechszylinder-Motor (72 PS). Spitze 145 km/st.

BMW 501 *Achtzylinder* Die ungewöhnliche Beschleunigung, die der sportlich rasante, hochelastische 2,6 l Achtzylinder-Motor in V-Form dem formschönen BMW 501 verleiht, gestattet souveräne Beherrschung von Zeit und Raum. Spitze 160 km/st.

BMW 502 V 8 Der imponierenden Dynamik seines geschmeidigen V 8-Motors, wahlweise mit einem Hubraum von 2,6 l (100 PS) oder 3,2 l (120 PS), entspricht die elegante Innenausstattung dieses besonders schnellen und repräsentativen 4-türigen Sechssitzers. Spitze 165 km/st bzw. 170 km/st.

BMW 503 Als 2/2-sitziges Cabriolet oder Coupé der neue, sportlich-schnittige BMW mit 3,2 l BMW V 8 Motor. Rassig und elegant in der Linienführung, der schnelle Wagen für die große Welt. Spitze 190 km/st. Als erstes deutsches Fabrikat besitzt das BMW 503 Cabriolet eine vollautomatische Ausrüstung für die Betätigung des Verdecks und der Türscheiben. Beim BMW 503 Coupé erfolgt Betätigung der Tür- und Fondscheiben ebenfalls elektrisch-hydraulisch.

BMW 507 Der neue BMW Touring-Sportwagen mit 3,2 l V 8-Motor und Fünfgang-Getriebe, 2-sitziger Roadster mit Allwetter-Verdeck. Coupé-Aufsatz als Sonder-Ausstattung. Ein eleganter Zeitraffer des Fahrerlebnisses. Spitze 220 km/st.

Auto fahren viele, Anspruchsvolle fahren BMW



BAYERISCHE
MOTOREN WERKE AG
MÜNCHEN

Auf der IAA in Frankfurt/M. Halle 1b Stand Nr. 63

Volkswagen gewinnt Australien-Rundfahrt

Die englische Firma Redex begründete nach dem Krieg eine Langstreckenfahrt für Automobile, die in einer Länge von über 17 000 km durch Australien führt. Diese Rallye stellt mit Ausnahme der Fernfahrt Algier—Kaptstadt alle übrigen Rallyes weit in den Schatten und dürfte ihrem Charakter nach eine automobilsportliche Prüfung sein, bei der die Qualität von Fahrzeug und Fahrer wirklich schonungslos offenbart wird. Die Redex-Round-Australia Trial stellt die Konkurrenten vor außergewöhnliche Aufgaben. Sie haben tropischen Dschungel, riesige Wüsten, ausgetrocknete Flußläufe, ausgedehnte Steppen und Gebirgspässe zu überwinden. Über viele tausend Kilometer ist überhaupt keine Straße vorhanden, sondern die Fahrtroute nur aus der Karte zu ersehen. Verschiedene Gebiete wurden dabei noch nie zuvor von Automobilen befahren und durch den Veranstalter vom Flugzeug aus festgelegt. So kann streckenweise die Fahrt auch nur vom Flugzeug aus kontrolliert werden und notwendig werdende Hilfe muß auf dem Luftwege erfolgen. Die Fahrzeuge, die an dieser Monstre-Prüfung teilnehmen, müssen für alle Eventualitäten ausgerüstet sein, und Reparaturen können auch nur mit den an Bord mitgeführten Ersatzteilen durchgeführt werden. Es versteht sich von selbst, daß ein Erfolg im Round-Australia Trial sich für eine Marke sehr vorteilhaft auswirkt, da Australien einen großen Automobilimport hat.

Die Australien-Rundfahrt 1955 begann in Sydney und die Strecke verlief etwa 2000 km über ausgezeichnete Küstenstraßen in nördlicher Richtung von Cairns. Von dort ging es nach Westen quer durch die Kap York-Halbinsel, die tropischen Charakter aufweist, nach der Küstenstadt Normanton. Die nächste Etappe verlief durch eine Gegend mit wilden Büffelherden und Flüssen, die von Krokodilen belebt sind, nach Darwin, an der Küste der Timor-See. Dann nahm die Fahrt Kurs nach Südwesten durch das Tasmanland, überquerte den Fitzroy-Fluß und erreichte Broome am Indischen Ozean. Dort, wo sich das Hauptzentrum der australischen Perlfischerei befindet. Entlang der unwegsamen Westküste fahren die Teilnehmer dann an der Großen Victoria-Wüste entlang nach der Hafenstadt Perth. Diese ersten Abschnitte dürften den schwierigsten Teil der Rundfahrt darstellen.

Von Perth aus zog sich schließlich die Strecke weiter an der Peripherie der Großen Victoria-Wüste entlang, führte durch die Goldfelder von Kalgoorlie nach Eucla und näherte sich von dort aus wieder zivilisierteren Gegenden. Über Adelaide, eine der schönsten Städte der Welt und Melbourne wurde endlich wieder Sydney, das Ziel, erreicht.

Ähnlich stark wie die Carrera Panamericana Mexico beschäftigt auch die Australien-Rundfahrt die Öffentlichkeit des veranstaltenden Landes, nur daß die Carrera fünf Tage dauert, während sich die australische Veranstaltung über drei Wochen hinzieht.

Die längste Etappe der diesjährigen Australien-Rundfahrt betrug über 1700 km, die in wenig mehr als 25 Stunden zurückzulegen waren, wobei nur eine Ruhepause von einer Stunde eingelegt wurde. Die zweitlängste Etappe über 1650 km ging von Darwin nach Broome und war mit einem Pflichtdurchschnitt von an die 60 km/st zu bewältigen. Die geforderten Durchschnittsgeschwindigkeiten, die unbedingt einzuhalten waren, wenn man rechtzeitig an den Kontrollstellen eintreffen wollte, lagen selten unter 60 km/st, sind also bei den Anforderungen, die an die Teilnehmer gestellt wurden, relativ hoch. Insgesamt nahmen 176 Konkurrenten an der Redex Round-Australia Trial teil. Es befanden sich in der Mehrzahl australische, englische und amerikanische Fahrzeugmarken darunter, und zwar Holden, Humber, Austin, Vanguard, Ford, Chevrolet, Dodge, Plymouth, daneben einige VW und Peugeot. Nur 65 Fahrzeuge standen diese Höllenfahrt durch. Gesamtsieger wurde der Australier H. Whitehead auf Volkswagen mit 28 Strafpunkten vor seinem Landsmann Perkins, ebenfalls auf Volkswagen, mit 66 Strafpunkten.

B. C

Immer wieder:

Tod auf den Schienen

Wieder einmal — zum wievielten Male wohl? — blieb eine Bahnschranke ungeschlossen und ein Auto fuhr in einen heranbrausenden Zug hinein. Seine Insassen wurden getötet, der Schrankenwärter verhaftet und vor den Richter gestellt. Aufsässig und renitent beantwortete er die Fragen des Richters. Er habe Schmerzen in seinem Bein gespürt und habe deswegen die Schranke nicht rechtzeitig schließen können.

Ein Einzelfall? Möglich, aber ein Fall, der zugleich die ganze Fragwürdigkeit der Bahnschranken-Sicherungen aufwirft, auch die Sicherungen in ihrer heutigen Form, denn dieser Schrankenwärter von Offenbach—Mühlheim war für seinen Posten ungeeignet, und — das ist das Entscheidende — seine vorgesetzte Behörde wußte das.

Der Staatsanwalt hat gegen den Schrankenwärter Metternich eine Strafe von 1½ Jahren Gefängnis wegen fahrlässiger Tötung beantragt, aber die wirklichen Angeklagten saßen nicht auf der Anklagebank des Gerichtes.

Nach einer Pressemeldung hat die Bundesbahndirektion Hamburg kürzlich eine erschütternde Aufstellung bekanntgegeben. Danach gab es an Bahnübergängen im Jahre 1951: 140 Tote und 368 Verletzte, im Jahre 1952: 108 Tote und 358 Verletzte, im Jahre 1953: 140 Tote und 447 Verletzte und im Jahre 1954: 157 Tote und 484 Verletzte. Für das gesamte Bundesgebiet errechnet die gleiche Bundesbahndirektion für dieselben Jahre: 940, 803, 780 und 691 Unfälle an Bahnübergängen, im gesamten also eine erfreuliche Bilanz, da sie eine progressive Abnahme der Unfallzahlen bei gleichzeitigem Ansteigen der Motorisierung ausweist. Dafür scheinen die einzelnen Unfälle um so größer und ernster gewesen zu sein, wie die Zunahme bei der Zahl der Toten und Verletzten zeigt.

Zweifelsohne haben die vermehrten Sicherungsmaßnahmen verkehrstechnischer Art wie Balkenkreuze, Vorwarntafeln, Geschwindigkeitsbeschränkungen vor Bahnübergängen usw., dazu beigetragen, die absolute Zahl der Bahnschranken-Unfälle herabzumindern, — ebenso zweifellos auch eine verstärkte Vorsicht der einzelnen Verkehrsteilnehmer, die durch die Nachrichten von schweren und schwersten Unfällen an Bahnübergängen alarmiert und zur verdoppelten Vorsicht gemahnt wurden. Wenn seitens der Bundesbahn die Tagebuch-Aufzeichnungen eines Schrankenwärters publizert werden, wonach in einer einzigen Dienstschicht dieses Beamten (bei insgesamt 44 Schrankenschließungen) 65 Motorfahrzeuge erst hart vor der bereits geschlossenen Schranke anhielten, 35 Automobile noch rasch unter den sich bereits schließenden Schranken durchrasten und jede Verzögerung beim Wiederöffnen der Schranken seitens der Autofahrer mit einem wilden Hupkonzert und bösartigen Beschimpfungen des Schrankenwärters quittiert wird, so ist das alles auch nach unseren eigenen Beobachtungen richtig, es entlastet die Bundesbahn jedoch nicht vor dem Vorwurf, daß sie bei der Auswahl ihres Personals im Schrankendienst nicht die notwendige Sorgfalt beachtet.

Wenn sogar die Eisenbahnergewerkschaft, im verkehrspolitischen Kampf Schiene—Straße sonst die beste Verbündete der Bundesbahn, in einer scharfen Kritik feststellt: „Die hohe Geschwindigkeit der modernen Straßenfahrzeuge und die zunehmende Verkehrsdichte auf den meisten Eisenbahnstrecken *bei überwiegend veralteten Sicherheitseinrichtungen* stellen den Schrankenwärter vor ungleich schwerere Aufgaben als vor dem Kriege. *Die Tatsache, daß neu eingesetzte Schrankenwärter keiner Eignungsprüfung unterzogen worden sind,* beweist, daß die Schwierigkeiten und die Verantwortung bei diesem Dienst bisher erheblich unterschätzt worden sind!"

Wir möchten, die Tatsachen des Mühlheimer Unfalles zitierend, sogar ergänzend sagen: daß hier seitens der Bundesbahn grob fahrlässig gehandelt wird, denn der Mühlheimer Schrankenwärter Metternich fühlte sich selber für den ihm zugewiesenen Posten als Schrankenwärter nicht geeignet und hatte in wiederholten Gesuchen an das Bahnbetriebsamt um seine Versetzung in einen anderen Dienst gebeten. Alle diese Gesuche wurden abgelehnt, und das Bahnbetriebsamt entschied, daß bei dem derzeitigen Mangel an Schrankenwärtern Metternich im *leichten* Schrankenwärterdienst unterzubringen sei. Nachdem Metternich sich an einem anderen Bahnübergang nicht bewährte, verwendete man ihn nicht in einem anderen Dienst, sondern versetzte ihn an den noch stärker befahrenen Bahnübergang Offenbach—Mühlheim.

Damit ist offenkundig bewiesen, daß die Bundesbahn im Schrankenwärterdienst unqualifiziertes Personal verwendet. Die Formulierung des abschlägigen Bescheides, den das Bahnbetriebsamt auf die zahlreichen Gesuche des Metternich gab, zeigt dies mit erschreckender Deutlichkeit. Hier steht wörtlich: „Bei dem derzeitigen Mangel . . . muß unter allen Umständen versucht werden, Metternich usw. . . .!" *Es muß versucht werden . . .!* Allein damit gibt das Bahnbetriebsamt bereits zu, daß es von der Eignung des Metternich nicht überzeugt war, und es riskierte einen *Versuch*, der dann die Toten vom 8. Mai 1955 zur Folge hatte.

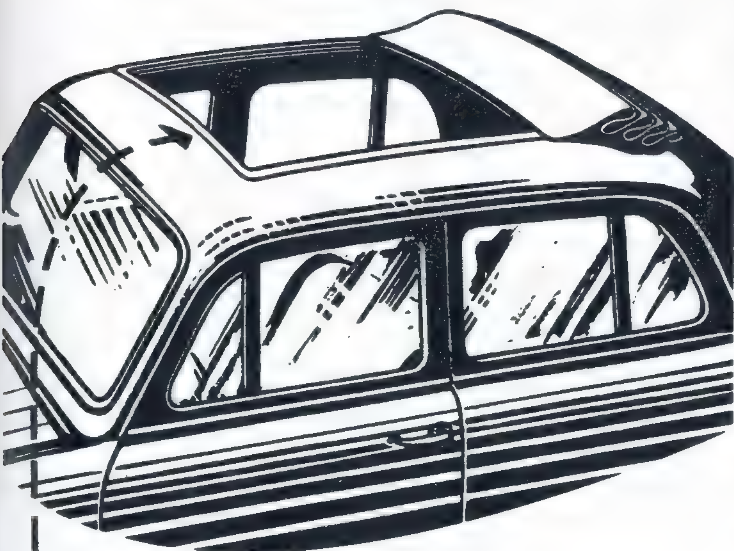
Gewiß, es werden Milliarden DM benötigt, um alle starkbefahrenen Bahnübergänge durch den Bau von Unter- oder Überführungen wirklich zu sichern. Wir wissen das, und niemand wird die Forderung erheben, daß die Bundesbahn diese Maßnahmen — die auf lange Sicht gesehen unerläßlich sind! — sofort und allgemein durchführt. Was wir aber fordern können und fordern müssen, das ist eine generelle Überprüfung des gesamten Schrankenwärterpersonals auf seine geistige und körperliche Eignung unter Anwendung strengster Maßstäbe. Erst wenn dies erfolgt ist, kann die Bundesbahn wieder mit den Tagebuchaufzeichnungen ihres Schrankenwärters argumentieren.

Welche Konsequenzen würde der Inhaber eines Autofuhrunternehmens auf sich nehmen, wenn er, aus Mangel an geeigneten Arbeitskräften, einen völlig ungeeigneten Fahrer hinter das Steuer eines Lastzuges setzte und sich auf den Standpunkt stellte: Ich will einmal versuchen, ob er das kann?

Er säße, falls ein Unfall geschehen wäre, genau so auf der Anklagebank wie sein unfähiger Fahrer. Vor dem Darmstädter Gericht, das über die Schuld des Schrankenwärters Metternich zu befinden hatte, saß Metternich allein.

Carl Otto Windecker

Sonnen- *offen*
Wetter- *dicht*



Beim schnelleren Fahren –
auch für größere Wagen –
zeigt das
GOLDE-Kurbeldach GHE
beachtliche Vorzüge.

Durch müheloses Drehen der an bequemer Stelle angebrachten Kurbel öffnen oder schließen Sie das Dach –

ohne von der Fahrbahn wegzusehen,
ohne die Geschwindigkeit zu verringern,
ohne sich körperlich anzustrengen,
ohne unbequem zu sitzen.

Und eine Schaltbewegung mit **einem** Finger setzt das
GOLDE-Automaticdach GHE
elektromotorisch in Tätigkeit.

Das Ingenieurdach mit dem Dachausschnittrahmen aus Stahl, organisch in das Tragwerk der Gesamtkarosserie einbezogen.

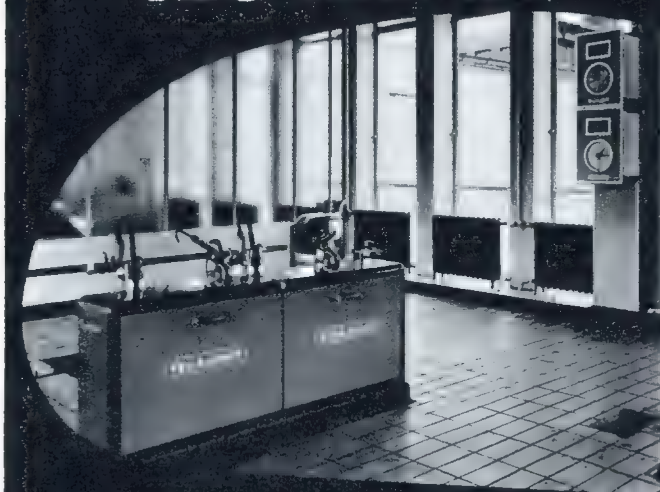
Einbau durch GOLDE-Einbaustellen

Auf der Automobil-Ausstellung Frankfurt a. M.
am Golde-Stand in der Festhalle, Stand 61,
im Happich-Pavillon · Halle 18

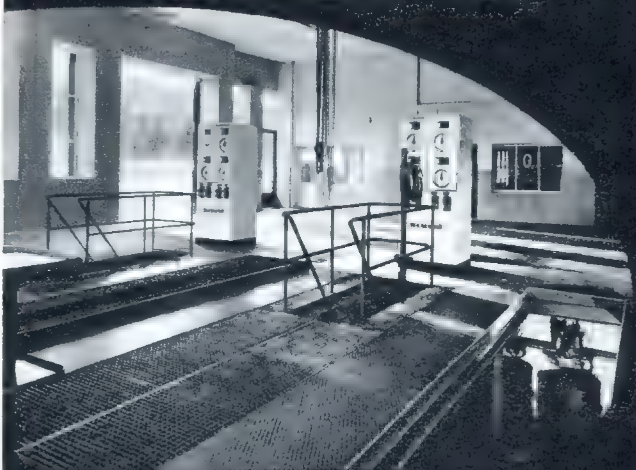
TECALEMIT



TECALEMIT



TECALEMIT



Hochdruckschmierung
Automatische Ölabgabe
Luft-, Sprüh- und Wasserdienst

DEUTSCHE TECALEMIT G.M.B.H.
WINDELSBLEICHE-BIELEFELD

Zur IAA Halle 1b, Stand 42



Die neuen Mercedes $1^3/_4$-Tonner

Der Kleintransporter von 750 bis 1000 und teilweise schon bis 1400 kg Nutzlast hat sich beachtlich in den Vordergrund geschoben. Seine Wendigkeit und manches direkt dem Personenwagen entlehnte Baumerkmal, das sich auf die Fahr- und Federungseigenschaften auswirkt, sicherten ihm einen guten Markt. Demgegenüber blieb aber das Nutzfahrzeug über 1 t Nutzlast praktisch das, was es immer gewesen war: ein typischer Lastwagen mit normalem Rahmen, Starrachsen, Frontmotor, Hinterachsantrieb usw., der durch seine Motorhaube viel Platz und Radstand verschwendete. Automatisch ist ja der Kleintransporter auch Frontlenker mit kurzem Radstand und demzufolge bester Sicht auf die Straße und großer Wendigkeit.

Es schien nur niemand den Mut zu haben, entweder den „Kleintransporter" auf mehr als 1½ Tonnen Nutzlast zu bringen, oder umgekehrt den Zweitonner auf etwas geringere Nutzlast zu reduzieren und dabei die Kleintransporter-Bauweise anzuwenden. Letzteres ist nunmehr von der Daimler-Benz AG. mit dem 1¾-Tonner, Typ 319 versucht worden. Zum Antrieb dient der inzwischen auf 43 PS bei 3500 U/min verstärkte 1,8 Liter-Diesel-Vierzylindermotor des 180 D bzw. des Unimog. Die Leistung wird über eine Einscheibentrockenkupplung und das unter dem Lenkrad geschaltete, vollsynchronisierte Vierganggetriebe (Übersetzungen 5,56/3,01/1,717/1,0/R = 4,97) auf die starre Hinterachse übertragen (Übersetzung des Hypoidantriebes 5,833:1). Der Motor selbst sitzt mit dem angeflanschten Getriebe, der Vorderachse nebst Federung, der Lenkung und dem Kühler auf einem Fahrschemel, wie ihn schon 180 und 220 sowie der Omnibus O 321 H aufweisen. Dadurch ist ein schneller Ausbau dieser gesamten Baugruppe, die sich an wenigen Verbindungsstellen elastisch am Fahrzeugkörper abstützt, gewährleistet.

Wie die Typen 180, 220 und O 321 H hat der 319 eine Rahmen-Boden-Anlage aus Stahlblech, mit der die Aufbauten verschweißt werden. Da die hauptsächliche Steifigkeit in dieser Rahmen-Boden-Anlage liegt, kann der Aufbau ohne Rücksicht auf Steifigkeitsbedingungen gestaltet werden (Fenster und Türen in beliebiger Zahl und Größe), was gegenüber dem reinen, selbsttragenden Aufbau auch seine Vorteile hat. Beide Achsen sind starr und an Blattfedern (mit allerdings sehr weicher Kennung) aufgehängt. Hinten sind zusätzlich Schrauben-Stützfedern mit innenliegenden Gummipuffern (als Federwegbegrenzung) vorgesehen. Vorder- und Hinterachse besitzen Teleskopstoßdämpfer und je einen Drehstabstabilisator. Vielleicht ist es überraschend, am jüngsten Erzeugnis der Daimler-Benz AG. vorn noch Blatt- und keine Schraubenfedern (selbst der O 321 H hat sie und die

Verwandtschaft mit dem PKW wird stark betont!) zu finden. Sicherlich wurde in diesem Fall die konstruktiv einfachere und billigere Blattfeder der federungstechnisch günstigeren Schraubenfeder vorgezogen.

Natürlich ist, wie bei jedem Frontlenker, die Sicht für den Fahrer sehr gut. Zwischen Fahrer und Beifahrer erhebt sich die Haube für den Motor, dessen Hauptaggregate jedoch von der Stirnseite her zugänglich sind, so daß die innere Motorhaube nur in seltenen Fällen abgenommen zu werden braucht. Im Falle größerer Reparaturen ist der Motor nebst Fahrschemel schnell auszubauen und kann direkt nach vorn ausgefahren werden. Natürlich ist das Fahrerhaus bequem gestaltet und gut ausgestattet. Reichliche Belüftung und Heizung (Warmwasserheizung mit elektrischem Hilfsgebläse und Defrosterdüsen an der Windschutzscheibe) ist ebenfalls vorhanden. Die Lenkung ist als Kugelumlauflenkung ausgebildet, die sich in den Personenwagentypen und beim O 321 H bewährt hat und bei gutem Bodenkontakt sehr leichtgängig ist. Die Fußbremse wird hydraulisch betätigt, die Stockhandbremse neben der Lenksäule wirkt mechanisch auf die Hinterräder.

Bei 2850 mm Radstand beträgt der Wendekreisdurchmesser nur 11,5 m, die Spurweite vorn 1610 mm, hinten 1490 mm und die Bodenfreiheit 180 mm. Bei Reifen der Größe 6,00—16 liegt der Wagenboden sehr tief. Vollbelastet erreicht das Fahrzeug etwa 80 km/st Spitzengeschwindigkeit und kann Steigungen von maximal 24% befahren. Natürlich sind 43 PS Motorhöchstleistung für ein Fahrzeug mit 3,6 Tonnen Gesamtgewicht nicht gerade eine Offenbarung (83,7 kg/PS), dafür liegt aber der Kraftstoffverbrauch (Normverbrauch 9,4 Liter/100 km) sehr niedrig. Offenbar ist auf Wirtschaftlichkeit und billigen Anschaffungspreis besonderer Wert gelegt worden.

Der L 319 wird in verschiedenen Ausführungen, hauptsächlich jedoch als Pritschen- und Kastenwagen geliefert, letzterer wahlweise mit Dreh- oder Schiebetüren im Fahrerhaus, während die Heck- und die rechte Seitentüre des Kastenaufbaus grundsätzlich als Drehtüren ausgebildet sind. Bei jeweils 3600 kg zulässigem Gesamtgewicht hat der Pritschenwagen 1685 kg Leergewicht und 1850 kg Nutzlast, der Kastenwagen 1890 kg Leergewicht und 1640 kg Tragkraft. Die Pritsche hat mit 3010 × 1880 mm insgesamt 5,66 qm Ladefläche, der Kastenwagen mit 3015 × 1890 mm dagegen rund 5,7 qm Ladefläche. Das Fahrzeug ist 4800 bzw. 4770 mm lang, 2080 mm breit (als Spezial-Stadtlieferwagen auch mit 2010 mm Breite lieferbar) und unbelastet 2280 mm hoch.

Auch der Schwestertyp O 319 wird auf einen großen Interessentenkreis stoßen, denn auf dem Gebiet des kleinen Omnibusses zwischen 10 und 20 Fahrgastplätzen ist auf dem deutschen Markt so gut wie nichts vorhanden, es sei denn als Fremdaufbau auf Borgward-, Hanomag- oder Opel Blitz-Fahrgestell bzw. der Mikafa-Tempo Matador 1400. Nach oben hin



schließt sich praktisch der Käßbohrer Setra S 6 an, nach unten der normale Achtsitzer. Natürlich muß der Aufwand für einen 10- bis 17sitzigen Bus vertretbar bleiben, sowohl was Anschaffung als auch Wirtschaftlichkeit anbetrifft (man braucht für 10 Fahrgäste ebenso einen fest angestellten Fahrer wie im 42sitzigen Reisebus!).

Der Mercedes O 319 wird auch hier gut abschneiden und das Omnibusbauprogramm in eine Fahrgastzahl hinab ausweiten, die bisher wirtschaftlich recht ungünstig zu transportieren war.

Wahlweise stehen drei verschiedene Aufbauten zur Verfügung: Für den Berufsverkehr mit 1/18 Sitzen, für den Gelegenheitsverkehr mit 1/17 Sitzen und schließlich als Luxus-Reiseausführung mit 1/10 Fahrgast-Klubsesseln. Dachrand- und Heckverglasung sowie Schiebedach sind vorgesehen. Die technischen Einzelheiten entsprechen denjenigen des L 319, auch was Verbrauch und Fahrleistung anbetrifft. Alle drei Bus-Modelle sind 4820 mm lang, 2080 mm breit und 2280 mm hoch, zulässiges Gesamtgewicht ebenfalls 3600 kg, Fußbodenhöhe ab Fahrbahn (belastet) 590 mm, lichte Innenhöhe 1550 mm, lichte Innenbreite 1855 mm, hinterer Überhang 1275 mm. In vielen Punkten vorbildlich modern, in anderen wiederum sehr, sehr traditionell, stellt der O 319 weniger eine technisch als wirtschaftlich hochinteressante Lösung dar, der man guten Erfolg nicht zu wünschen braucht, sondern ziemlich sicher voraussagen kann. *bk.*



Mit einer Runde Vorsprung vor Weltmeister Fangio geht Stirling Moss mit seinem Mercedes 300 SLR als Sieger der 50. Tourist Trophy durchs Ziel.

Deutsche Siege in Irland

Ich weiß gar nicht, ob ich das laut sagen darf. Ich bin, weil die Zeit zwischen Monza und der TT in Irland so kurz war, mit dem Flugzeug von Stuttgart nach Belfast geflogen — und dieser Flug war der erste, den ich jemals mit einer zivilen Maschine unternommen habe. Ich hatte nämlich eine geradezu gräßliche Angst davor. Im Krieg, mit einem Fallschirm auf dem Buckel, war das etwas ganz anderes. Ehe da ein Motor zu brennen anfing oder eine Tragfläche abmontierte, konnte man sich normalerweise noch in Sicherheit bringen. In diesen Verkehrsflugzeugen (so sagte ich mir immer) ist man ja hilflos seinem Schicksal ausgeliefert ...

So stieg ich also mit gemischten Gefühlen in die viermotorige PAA-Maschine, und auch die Anwesenheit meines Rennleiters konnte mich noch nicht von der relativen Ungefährlichkeit einer modernen Luftreise überzeugen. Diese Überzeugung gewann ich erst durch den Anblick der reizenden Stewardessen, denen in solchen Flugzeugen die Betreuung der Insassen obliegt.

Am nächsten Morgen begaben wir uns zur Wagenabnahme. Dabei fand, ähnlich wie in Le Mans, eine medizinische Untersuchung der Fahrer statt, die aus ihrer Heimatstadt bereits ein beglaubigtes Attest mitbringen mußten. Diese Untersuchung — und das ist wohl nicht falsch — wurde sehr genau genommen.

Am Nachmittag dieses Tages fand das erste Training statt, bei schönem, aber windigem und vor allem sehr kaltem Wetter. Ich war von dem Schwierigkeitsgrad dieser 12 km langen Rundstrecke in der Nähe von Belfast überrascht. Sie ist eine Mischung von Solitude und Nürburgring, nur schmaler, mit vielen völlig unübersichtlichen Ecken, die bei genauem Anschneiden sehr schnell sind, aber so unregelmäßig in ihrem Verlauf, daß man eine ganze Zeit braucht, um die richtige Linie und den richtigen Mumm zum „Stehenlassen" zu finden.

Und an einer Stelle fällt die Straße über zwei Bodenwellen hinweg ziemlich steil ab. Man kommt da als 1500er Porsche mit 180 bis 200 herunter und als 300 SLR wahrscheinlich mit mehr als 220. Unten befindet sich eine mittelscharfe Rechtskurve, die man anbremsen muß, während der Wagen noch über einige kleinere Bodenwellen springt und sehr unruhig ist. An dieser Stelle passierte der schreckliche Unfall, in den sechs Wagen verwickelt waren und der zwei Todesopfer forderte — zwei begabte englische Sportwagenfahrer aus dem Nachwuchs. (Kein Zuschauer wurde getötet oder verletzt.)

Es ist noch nicht hinreichend geklärt, wie dieser Unfall entstehen konnte. Vermutlich streifte einer der Wagen, auf den Bodenwellen etwas ins Schwimmen gekommen und zu weit rechts fahrend, seitlich den Betonpfosten einer Garteneinfahrt und stellte sich daraufhin quer. Da sich das Feld erst in der zweiten Runde befand, lagen noch über 40 Wagen in einem dichten Rudel zusammen. Der Nächste konnte bei der hohen Geschwindigkeit bergab natürlich nicht mehr ausweichen und fuhr mit mindestens 180 breitseits auf den Vordermann auf. Mindestens einer von diesen Wagen explodierte beim Aufprall sofort, der andere löste sich ebenfalls in seine Bestandteile auf.

Auch zwei prominente englische Fahrer waren in den Unfall verwickelt — Ken Wharton mit einem neuen 2-Liter-Frazer-Nash, der



Während des Rennens war Moss ein Hinterreifen-Protektor mit solcher Wucht weggeflogen, daß die rechte Karosserieseite dabei in Stücke ging.
Fotos: von Hanstein (2) Pfeiffle (1)

völlig zerstört wurde, während er wie durch ein Wunder nur mit einer Nasenverletzung davonkam, und Lance Macklin auf einem 2,6-Liter-Austin-Healey, dem ebenfalls nichts geschah, weil er blitzschnell aus seinem Wagen springen konnte. Nicht so gut erging es dem deutschen Spyder-Privatfahrer Kretschmann, der beim Le Mans-Start weitaus am besten von uns weggekommen war und sich in der Unglücksgruppe befand, während die drei Porsche-Werkswagen noch ein paar hundert Meter zurücklagen und dadurch eben noch bremsen konnten. Kretschmann konnte nichts anderes mehr tun als in die Flammen, die sich über die ganze Straße erstreckten, hineinzufahren, hinein in die brennenden Autoteile, die herumlagen, und nicht nur sein Wagen wurde erheblich beschädigt, sondern auch er selbst erlitt im Gesicht Brandwunden.

Es wäre bei diesem Vorfall überhaupt noch viel mehr passiert, wenn nicht die Leute mit den gelben Flaggen, die „marshals", wie man sie in England nennt, geradezu einmalig gut funktioniert hätten. In Bruchteilen von Sekunden waren sie draußen und winkten die folgenden Fahrer ab. Nachdem ich in Deutschland, speziell auf dem Nürburgring, mit den Flaggenmännern immer wieder die schlechtesten Erfahrungen machen konnte (andere Fahrer haben mir das wiederholt bestätigt), kann ich die marshals nur als leuchtendes Vorbild hinstellen.

Eines konnten sie freilich nicht verhindern: daß ein Fahrer sich in diesem Sportwagen-Weltmeisterschaftslauf befand, der sich denkbar unfair benahm, indem er rundenlang andere Konkurrenten einfach sperrte. Es war ein „Vicomte de Barry" mit einem blauen 300 SL aus Genf — der gleiche Herr, der im Jahr 1951 bereits bei einem deutschen Rennen sich fluchtartig einer Nachkontrolle entzogen hatte und dafür mit Lizenzentzug bestraft worden war, nur, daß er damals noch schlicht Herr de Barry war. Woher er inzwischen den französischen Grafentitel bekommen hat, konnte mir niemand sagen. Die Rennleitung tat jedenfalls etwas Vernünftiges, sie zeigte ihm die schwarze Flagge und nahm ihn aus dem Rennen. Das übrige wird wohl von der FIA besorgt werden.

Diese Jubiläums-Tourist Trophy — das erste Rennen fand vor genau 50 Jahren statt, es dürfte sich also um das älteste noch existierende Rennen der Welt handeln — wurde in Sturm und Regen ein großer deutscher Erfolg. Daimler-Benz konnte im Gesamtklassement die ersten drei Plätze belegen — das war überhaupt noch nie da. Und man kann nicht behaupten, daß es an Konkurrenz gefehlt hätte, denn Jaguar, Ferrari, Maserati und Aston Martin hatten Werkswagen nach Irland geschickt und immerhin war der Spitzenjaguar von Hawthorn so schnell, daß er die schnellste Runde des Rennens für sich buchen konnte, solange es noch trocken war. Im Regen konnte niemand mehr mit Moss und der hervorragenden Straßenlage des 300 SLR mithalten. Bis eine Runde vor Schluß lag Hawthorn noch an zweiter Stelle, zwischen dem Moss-Mercedes und dem Wagen von Fangio — in buchstäblich letzter Minute kam er bei einem Überholmanöver von der Bahn ab und erschien zu Fuß am Ziel. Auch der großartig fahrende Behra mit dem 3-Liter-Maserati verunglückte noch ganz am Schluß, offenbar, weil er zu schnell in eine Kurve ging, und verletzte sich im Gesicht und am rechten Arm bös.

Ein ebenso großer Erfolg war Porsche in der 1,5-Liter-Klasse beschieden, wo die drei Werkswagen (einer davon war gar kein „richtiger", sondern das in Werksbetreuung laufende Privatauto von Seidel) auf Platz 1-2-3 einkamen, der Verfasser dieses Berichtes an dritter Stelle. Er fuhr von den 7 Stunden des Rennens viereinhalb Stunden nur mit einem Gang, mit dem dritten, weil das Schaltgestänge kaputtging, und dieser brave Motor hielt das klaglos aus. Die beiden Amerikaner, die auf dem siegreichen Porsche saßen, sind übrigens keine Neulinge mehr. Shelby fuhr im vorigen Jahr bereits im Werksteam von Aston Martin, Gregory sollte bei der TT erstmals im Ferrari-Team fahren, da aber Gendebien im Training einen solchen Werkswagen ins Auto-Jenseits befördert hatte, war Gregory für Porsche frei. Ein letztes Wort zu Graf Trips, der mit dem 300 SLR sein erstes großes Rennen fuhr: er hinterließ einen vorzüglichen Eindruck dabei und beherrschte den schnellen Wagen gut.

Richard v. Frankenberg

Ergebnisse:

Gesamtklassement: 1. Stirling Moss/John Fitch – Mercedes-Benz 300 SLR 84 Runden = 1002 km in: 7:03,11 = 142,136 km/st; 2. J. M. Fangio/Karl Kling – Mercedes-Benz 300 SLR in: 7:03,12 = 1 Runde zurück; 3. Graf Berghe v. Trips/André Simon/Kling – MB 300 SLR in: 7:06,3 = 2 Runden zurück; 4. Walker/Brown – Aston Martin; 5. Musso-Musy – Maserati; 6. Castellotti/Taruffi – Ferrari; 7. Parnell/Salvadori – Aston Martin; 8. Maglioli/Trintignant – Ferrari; 9. Gregory/Shelby, USA – Porsche; 10. Bueb/McDowell – Cooper.

Klasse bis 1500 ccm: 1. Gregory-Shelby (Porsche); 2. Seidel-Glöckler (Porsche); 3. v. Frankenberg-Linge (Porsche); 4. Fairman-Wilson (MG).

Alles aussteigen, der Zug wird fotografiert! Die Gruppenaufnahme der Porsche-Mannschaft zeigt (v. l. n. r.): von Frankenberg, Masten Gregory, Carrol Shelby, Huschke von Hanstein, Herbert Linge, Wolfgang Seidel, Helm Glöckler.



Wie ist es um die Nutzfahrzeugbremsen bestellt?

Mit Recht war die Öffentlichkeit in den letzten Monaten über verschiedene Unfälle von Nutzfahrzeugen beunruhigt, bei denen es nicht mehr gelang, das Fahrzeug zum Halten zu bringen. So erhebt sich die Frage, ob die Bremsanlage solcher Fahrzeuge den Erfordernissen des modernen Verkehrs überhaupt gerecht wird.

Es ist klar — so bedauerlich es ist —, daß der Mensch als notwendiges Glied zwischen Erkennen der Gefahr und Stillsetzen des Fahrzeugs keineswegs unfehlbar ist und nicht ausgeschaltet werden kann. Durch besondere Führerscheine versucht hier der Gesetzgeber wenigstens die Voraussetzung für sichere Funktion des Fahrzeugs zu schaffen. Wo jedoch der Mensch durch ungeeignete Reaktion im Gefahrfalle versagt, muß naturgemäß selbst eine ideale Bremsanlage nutzlos werden.

Die Vorschrift des Gesetzgebers, in § 41 der StVZO verankert, wonach Kraftfahrzeuge eine mittlere Mindestbremsverzögerung von 2,5 m/sek² aufweisen müssen, wird dagegen völlig zu Recht als veraltet angesehen, nachdem jedermann weiß, daß die damit zur Verfügung stehenden Bremswege im heutigen Verkehrsgefüge einfach unzureichend sind. Jedes moderne Motorrad und jeder neuzeitliche Personenwagen erreichen das Dreifache der geforderten Verzögerung, und das ist, wie jeder Kraftfahrer aus Erfahrung weiß, oft nicht genug, um eine Karambolage zu verhüten. Etwas schärfer sind die in § 43 der BoKraft festgelegten Bestimmungen, wonach Omnibusse bis zu 100 km/st Höchstgeschwindigkeit mindestens 3 m/sek², bei noch höherer Spitzengeschwindigkeit sogar 3,5 m/sek² Mindestbremsverzögerung aufweisen müssen.

Das wird bei modernen Fahrzeugen anstandslos, bei älteren Fahrzeugtypen selbst bei sonst einwandfreier Bremsanlage nicht gerade selten nur mit Mühe erreicht, sobald erschwerende Bedingungen, wie beispielsweise Erhitzung der Bremstrommeln nach längerer Talfahrt, hinzukommen. Diese sogenannte Fadingserscheinung, die in erster Konsequenz eine Folge ungenügender Wärmeabfuhr ist (Aufweitung und Verzug der Bremstrommeln, Absinken des Belag-Reibbeiwertes), ist ein ernstes Kriterium jeder Bremse. Sie ist nur durch bessere Kühlungsbedingungen zu bekämpfen, in erster Linie also durch große Bremsflächen (große wärmeaufnehmende und -abstrahlende Fläche!). Letztere ist nun allerdings oft ein Stiefkind des Konstrukteurs, sei es, weil der Felgen-Durchmeser nicht besser auszunützen geht, sei es, weil die Bremsbeläge nicht zu breit werden dürfen, und sei es schließlich, weil man sich scheut, zwillingsbereifte Räder mit zwei Bremsen zu versehen, so daß zwar sechs Räder, aber nur vier Bremsen vorhanden sind. Gute Wärmeabfuhr ist oft nicht möglich, weil die Bremstrommeln allzusehr in den Felgen verschwinden oder Aggregate und Karosserie den freien Zustrom kühler Luft behindern. Über allem aber steht die Forderung nach größtmöglicher Bremsfläche, die auch den Belaghersteller aus der Zwangsjacke immer noch höher getriebener Reibbeiwerte mit notwendigerweise höherer Bremsbeanspruchung des Belages befreien würde. Wo dies nicht geht, muß die Frage nach künstlicher Kühlung gestellt werden (Turbobremse oder gar Wasserkühlung).

Während beim schweren Nutzfahrzeug, etwa ab 4½ t Tragkraft, allgemein die reine Luftdruckbremse angewandt wird, herrscht in der sehr verbreiteten Nutzlastklasse von 2½ bis 4 t die hydraulische Bremsanlage mit Druckluftverstärkung, wo die Fußkraft des Fahrers mittels Druckluft nur unterstützt wird — also eine Art Servobremse. Durchschnittlich lassen sich mit allen diesen Bremsen 5—6,5 m/sek² erzielen, aber — was man nicht übersehen darf — nur bei wenigen Ausnahmen mit Pedalkräften, wie sie beim Personenwagen üblich sind. Bei den meisten Fahrzeugtypen, namentlich bei älteren, sind Fußkräfte bis zu 100 kg notwendig, die schon einen einigermaßen robusten Fahrer voraussetzen und bei vielem Bremsen gewaltig an dessen Kräftesubstanz zehren. Man scheute bisher niedrigere Pedalkräfte, weil die Gefahr des Überbremsens bzw. Blockierens, vollends bei winterlichen Straßenverhältnissen, sehr nahezuliegen scheint. Hier ist jedoch seit einiger Zeit eine gewisse Abkehr zu erkennnen, denn bei einzelnen Fahrzeugen sind nur mehr 30 kg Pedalkraft erforderlich, um auf 6 m/sek² zu kommen (Trittplattenventil). Auch die Dosierung der Bremskraft ist Gewohnheit. Immerhin ist festzustellen, daß solche niedrigen Pedalkräfte selbst im Personenwagen ungewöhnlich wären (Unterdruck-Servohilfe).

So wenig wie beim Personenwagen vermochte sich im Nutzfahrzeug mit hydraulischer Bremse bis jetzt die Zweikreisbremse durchzusetzen, wo beim Ausfall einer Bremsleitung wenigstens noch die Bremsen *einer* Achse funktionsfähig bleiben. Der Grund ist naheliegend: da der Gesetzgeber nichts Derartiges vorschreibt, bleibt die Initiative beim Fahrzeughersteller, der schon aus Preisgründen davon Abstand nimmt, oder beim Käufer, der zu scharf kalkuliert, als daß ein Scherflein für zusätzliche Sicherheit erübrigt werden kann. Der Gerechtigkeit halber muß aber gesagt werden, daß Schäden an den Bremsleitungen bei sachgemäßer Behandlung und regelmäßiger Kontrolle der Bremsanlage sehr selten sind.

Was die reine Druckluftbremse angeht, so ist der maximale Betriebsdruck gesetzlich auf 5 atü festgesetzt, obwohl die Bremsenindustrie gerne

höhere Drücke sähe, schon um ihre Bremsaggregate kleiner halten zu können. Da Luft ein sehr elastisches Medium ist und die Wege zwischen Bremspedal und Radbremszylindern beim schweren Nutzfahrzeug außerordentlich lang sind, sind wohl oder übel gewisse Verzögerungen beim Ansprechen der Bremsen nicht vermeidbar. Die Verlegung der entsprechenden Bremsventile in die Nähe der Radbremsen, um diesen Einfluß zu vermindern, ist umständlich und kostspielig. Mit höheren Betriebsdrücken wäre manches besser.

Es ist sehr wohl möglich, auch das schwere Nutzfahrzeug mit hydraulischer Bremse und Drucklufthilfe auszustatten, doch kommt hier die erschwerende Bedingung dazu, einen großen Anhänger mitbremsen zu müssen. Gewisse Bestrebungen sind im Gange, auch beim Anhänger die hydraulische Bremse zu lancieren, aber das hat noch gute Weile. Vorerst ist hier die Druckluftbremse zu finden. Damit der Hänger beim Bremsen nicht mit Gewalt auf den Zugwagen aufläuft, ist es erforderlich, daß die Bremsen des Hängers *vor* denen des Zugwagens ansprechen — der Zug muß „gestreckt“ bleiben, was im Gefälle und in Kurven wichtig ist. Das alles wäre sehr schön und sicher zu lösen, wenn man bei Zugwagen wie Anhänger mit einigermaßen konstanten Belastungsverhältnissen rechnen könnte. Das ist naturgemäß nicht der Fall. Zuviel Voreilung der Anhängerbremse (die natürlich fest eingestellt ist) bei nur leicht belastetem Hänger hätte Blockieren der Anhängerräder, damit seitliches Rutschen und sofortiges Aus-der-Spur-Laufen zur Folge. Welche Gefahr das für den Zug selbst und für den übrigen Verkehr mit sich brächte, ist wohl klar. Zwar läßt man die Bremsventile schon oft lastabhängig ansprechen, aber das ist eine teuere Maßnahme. Die Rationalität des Betriebs ist zudem stark durch die Ladung des Anhängers bedingt — je mehr, desto günstiger. So kommt es, daß beim 40 t-Zug auf den Anhänger 24 t, also 60% der Gesamtlast, entfallen. Leider muß man auch immer wieder beobachten, daß im Hängerbetrieb die erzielbare Bremsverzögerung gegenüber der des Zugwagens allein stark abfällt, ein Beweis, daß der Hänger sich nicht im erwünschten Maße selbst abbremst, sondern von der Bremssubstanz des Zugwagens zehrt. Die Probleme, vor welche die Bremsenindustrie hier gestellt ist, sind außerordentlich schwierig und unter dem Aspekt des Preisdruckes, den der Fahrzeughersteller ausübt, nahezu unlösbar.

Von den Bedürfnissen des allgemeinen Verkehrs her ist an das Nutzfahrzeug die Forderung zu stellen, daß die Bremsverzögerung im Notfall so groß ist wie die jedes anderen Verkehrsteilnehmers, weil sonst eine Gefährdung des Vorherfahrenden nicht zu vermeiden ist. Das Kolonnenfahren ist heute in der Stadt schon unvermeidlich und wird es bei unseren Straßenverhältnissen in Bälde auch auf der Landstraße sein. Hier kann allein eine optimale Bremsanlage helfen und weder die natürliche noch die künstlich



„Kiek mal — ooch'n Balina!“

verstärkte Bremskraft des Motors. Hiervon ist die Fußbremse des Nutzfahrzeugs leider in vielen Fällen noch weit entfernt.

Dank schärferen Bestimmungen über die Handbremse muß diese mindestens 1,5 m/sek² Bremsverzögerung ergeben und das Fahrzeug auf der maximal befahrbaren Steigung festzustellen erlauben, was durch Servo-Unterstützung, durch Ratschen- oder doppelte Handbremshebel heute durchweg mehr als erfüllt wird (in Einzelfällen bis 3,5 m/sek²), so umständlich sich dadurch auch die Betätigung der Handbremse mitunter gestaltet. Auch hier gilt die Vorschrift, daß diese (als Feststellvorrichtung ausgebildete) Bremse von der Fußbremse in dem Sinne unabhängig sein muß, daß bei Ausfallen der letzteren die Wirkung der Handbremse voll vorhanden ist. Für die Feststellbremse des Anhängers wird gefordert, daß sie das Fahrzeug auch im 20%igen Gefälle sicher zu arretieren und bei Losreißen vom Zugwagen dort selbsttätig zum Halten zu bringen vermag.

Von besonderer Bedeutung sind die Bremsen zweifellos dort, wo Personen transportiert werden, also beim Omnibus. Gelten hier an sich schon



Keilform
Messkammer-Tankwagen
Selbsttragend · Leichtmetall

geringeres Eigengewicht
höhere Nutzlast
gute Ablauf-Eigenschaften

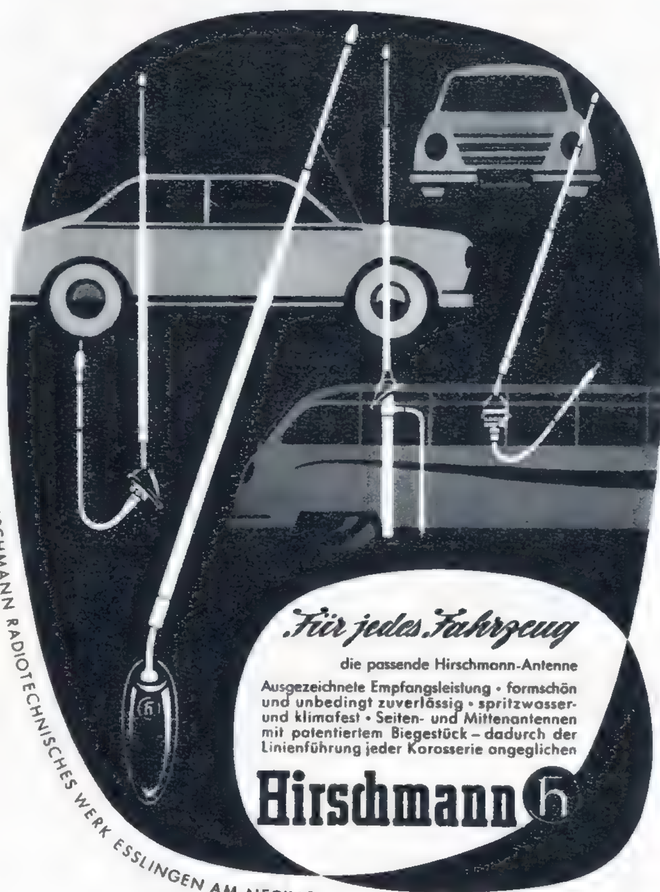


FÜR ZWEI- UND VIERTAKTMOTOREN



KS KOLBEN
SIND SERIENERPROBT

KOLBENSCHMIDT
KARL SCHMIDT G.M.B.H. NECKARSULM/WÜRTT.
WERKE IN NECKARSULM UND HAMBURG



Die Batterie für anspruchsvolle Fahrer!

HOPPECKE



Accumulatorenwerk Hoppecke Carl Zoellner + Sohn Hoppecke/Westf.

schärfere Bestimmungen für die Bremswirkung, so wird für Fahrzeuge über $5^1/_2$ t Gesamtgewicht eine Motorbremse oder in der Bremswirkung gleichartige dritte Bremse vorgeschrieben. Sie soll insbesondere der Beherrschung des Fahrzeugs im Gefälle dienen, die normale Bremsanlage entlasten und diese für den Notfall funktionsbereit halten (Vermeiden der Überhitzung und des Fadings). Als dritte Bremse kann neben der Motorbremse ein „Verlangsamer" wie etwa die elektrische Telma-Bremse oder die wassergekühlte Westral-Scheibenbremse gelten. Sie alle wirken wie die Motorbremse auf das Triebwerk ein, sind also nur solang einzusetzen, als zwischen Rädern und Verlangsamer eine mechanische Verbindung vorhanden ist; sie müssen bei Bruch beispielsweise einer Halbwelle oder der Kardanwelle an Wirkung verlieren oder gar ganz ausfallen. Dasselbe ist in verstärktem Maße auch bei der Motorbremse der Fall, wo noch zusätzlich Wechselgetriebe und Kupplung überbrückt werden müssen. Ein wegen zu hoher Geschwindigkeit und fehlender Synchronisierung nicht mehr einzurückender Gang setzt die Motorbremse sofort außer Wirksamkeit.

Auch hier ist demnach die menschliche Unzulänglichkeit das eigentliche Kriterium für die Fahrsicherheit, denn selbst ein Bruch von Triebwerksteilen geht auf falsche Bedienung zurück. Andererseits ist die Motorbremse bzw. der Verlangsamer eine sehr beruhigende Sache, leider aber nur für größere Fahrzeuge gesetzlich vorgeschrieben und selbst dort bei älteren Fahrzeugen nicht obligatorisch. Es ist wie beim Lastkraftwagen der Initiative des Transportunternehmers überlassen, die Mehrkosten anzulegen oder nicht, was



Seit kürzlich eine Großtankstelle in Hamm dazu übergegangen ist, Milch an ihre Kunden abzugeben, folgten inzwischen zahlreiche andere Tankstellen. Nicht nur überzeugte Alkoholgegner werden diese Einrichtung dankbar begrüßen.
Foto Bernick

im Dienste der Allgemeinheit als eine Lücke im Gesetz angesehen werden kann, da gerade im Gefälle die zu schwache Bremsanlage ihre Mängel zeigt. Ohne Motorbremse muß der verantwortungsvolle Fahrer einen so niederen Gang benützen, daß der Verkehrsfluß über Gebühr verzögert wird. Auch vom verkehrstechnischen Standpunkt aus ist die Motorbremse somit nur zu befürworten.

Das Fazit dieser Betrachtung: Die technischen Gegebenheiten beim Nutzfahrzeug sind vielfach andere als beim Personenwagen; das dort Erreichte kann man beim Nutzfahrzeug nur anstreben, aber kaum in gleicher Vollkommenheit erreichen. Die gesetzlichen Bestimmungen sind teilweise schärfer als beim Personenwagen, dafür aber auch schwerer übertreffbar. Die dritte Bremse ist leider noch nicht in dem Umfang obligatorisch, wie es wünschenswert wäre. Zwar wäre der Fahrzeughersteller von heute auf morgen in der Lage, sie generell vorzusehen, nachdem sie für den wahlweisen Einbau ohnehin verfügbar ist, aber es fehlt der gesetzliche Zwang und somit die Grundlage für konkurrenzfähige Fahrzeugpreise. Nur besonders verantwortungsbewußte Transportunternehmer tun mehr in puncto Sicherheit, als sie müssen, obwohl es jedem Einsichtigen klar ist, daß gerade die gesetzlichen Bestimmungen, soweit sie die Bremsen betreffen, dem heutigen Verkehr nicht mehr entsprechen. Der Hinweis darauf, daß die geforderten Verzögerungswerte ohnehin übertroffen werden, ist nicht stichhaltig, solange schlecht gewartete Bremsen noch mit 2,5 m/sek² für zuverlässig erachtet werden. Noch sicherere und zuverlässigere Bremsen sind denkbar, aber teurer und deshalb nur unter gesetzlichem Zwang durch schärfere Ansprüche in der Praxis zu verwirklichen. *bk.*

Australische Kritik an General Motors

„Der erste und einzige ganz in Australien hergestellte Wagen", so verkünden es täglich ganzseitige Anzeigen in den Zeitungen. In den sieben Jahren seiner Herstellung ist der „Holden", von General Motors in zwei riesigen Werken (Woodeville bei Adelaide und Fishermen's Bend bei Melbourne) ganz aus australischem Material erstellte Personen- und Leichtlastwagen (utility), zum meistgebrauchten und populärsten Wagen Australiens geworden. Jeder dritte neu zugelassene Kraftwagen ist laut Statistik ein „Holden", und die Australier werden nicht müde, auf die vielen Vorzüge ihres „rein australischen Wagens" zu schwören, wobei sie stets seinen außergewöhnlich hohen Preis vergessen. Dieser berechtigte Stolz hat jetzt einen empfindlichen Dämpfer bekommen und zu empörten Protesten über die Dividendenpolitik und Gewinntransferierung der ausschließlich amerikanischen Herstellerfirma geführt.

In ihrem jetzt veröffentlichen Geschäftsbericht für das Jahr 1954 gab die General Motors-Holden's Ltd. einen Reingewinn von 9 923 282 australischen Pfund bekannt. Das bedeutet eine Steigerung des Reingewinns um 27,6 % gegenüber dem Vorjahr und setzt die Firma bei weitem an die Spitze aller australischen Industriebetriebe. Aus dem Reingewinn von 9,9 Mill. APfd. werden 4,55 Mill. APfd. Dividende, das sind 260 %, an die Aktieninhaber für 1¾ Mill. APfd. Aktienkapital, das sich ausschließlich im Besitz der amerikanischen General Motors Muttergesellschaft befindet, ausgeschüttet. Die wenigen, in Australien ausgegebenen Vorzugsaktien werden dagegen nur mit der garantierten Dividende von 6 % bedacht; sie erfordert nur 33 696 APfd. des Reingewinns.

Nicht genug, kündigte die GM-Holden kürzlich an, daß ohne Kapitalerhöhung weitere 20 Mill. APfd. aus dem Reingewinn zur Produktionssteigerung von 55 % benutzt werden sollen. Das würde eine Verdoppelung des im Besitz der US-Firma befindlichen Kapitals bedeuten und bei gleichen Reingewinnen in den Folgejahren die Dividenden in schier astronomische Höhen schnellen lassen.

Hier setzt dann auch die massive Kritik der australischen Öffentlichkeit ein. Man weist darauf hin, daß die 10-Millionen-Dollar-Dividende an die amerikanische Muttergesellschaft ein Zehntel der australischen Gesamtausfuhr nach den USA im gleichen Jahr ausmacht. Eine Zeitung spricht sogar von dem Danaergeschenk ausländischer Kapitalinvestitionen und weist nach, daß zehn solcher Investitionen, wie sie kürzlich von der amerikanischen Atlas Corporation angekündigt wurden, nötig seien, um aus ihrem Devisenerlös die Holden-Dividende für General Motors zu transferieren. Zu einem Zeitpunkt, da sich Australien aus devisenpolitischen Gründen zu empfindlichen Importrestriktionen gezwungen sieht, trifft die Ankündigung der nach den USA zu überweisenden 260prozentigen Dividende die Öffentlichkeit besonders empfindlich und läßt die Frage aufkommen, ob Auslandsinvestitionen, die in wenigen Jahren durch Transfer amortisiert sind, nicht zu einer allzu großen volkswirtschaftlichen Belastung werden.

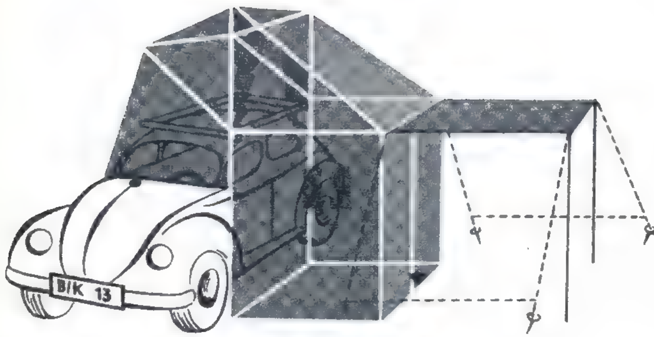
Dabei wird ein weiterer Punkt erbittert diskutiert: der Preis des Holden-Pkw. „Wäre es nicht an der Zeit, anstatt einer Verdienstmarge von 220 Pfd. pro Wagen — bei einem Preis von 1050 APfd. für das Werk und damit entsprechenden Reinverdienstes — den Preis zu senken und damit die australischen Käufer teilnehmen zu lassen an dem Siegeszug seines Wagens?" Einer der Direktoren der General Motors-Holden's Ltd., dem wir die gleiche Frage vorlegten, beantwortete sie folgendermaßen: „Eine Preissenkung würde die Nachfrage nur noch mehr steigern. Sie ist heute schon nicht zu befriedigen, und die Nachfrage nach neuen Pkw bei fehlendem Angebot hat bereits zu der grotesken Lage geführt, daß Gebrauchtwagen erster Hand und neuesten Modells heute teurer sind als ein fabrikneuer Wagen."

Das Ausmaß der Motorisierung in Australien, das pro Kopf der Bevölkerung fast schon größer ist als in den USA, ist in der Tat gewaltig. Holden beispielsweise, die am 29. November 1948 den ersten Personenwagen herausgebracht haben, hatten im April dieses Jahres bereits den 200 000. Wagen hergestellt. Die Tagesproduktion beläuft sich zur Zeit auf 250 Wagen, der Verkauf von Holden-Personen- und -Lieferwagen war im Geschäftsjahr auf 54 796 angestiegen, die nahezu völlig im Inland abgesetzt wurden. Mehr als 1 Mill. Pfd. wurden in den letzten drei Jahren allein zur Produktionssteigerung und -verbesserung aufgewendet. Das jetzt beschlossene Erweiterungsprogramm von Holden erfordert weitere 20 Mill. APfd. und dürfte die Produktion nochmals um 55 % steigern. Eine andere amerikanische Autofirma, Chrysler, hat kürzlich die Errichtung des größten australischen Montagewerkes mit einem Kapitalaufwand von 25 Mill. APfd. bekanntgegeben. Die englischen Autofirmen unterhalten bereits seit vielen Jahren große Montagewerke, geraten indes gegenüber der amerikanischen Initiative immer mehr ins Hintertreffen. Das demgegenüber bescheidene VW-Montagewerk bei Melbourne wurde erst kürzlich beträchtlich vergrößert, und es sieht so aus, als ob der VW — er kostet hier 860 APfd. — der einzige ernsthafte Konkurrent für den Holden wird. Mercedes-Benz beabsichtigt gleichfalls die Errichtung eines Montagewerkes in Australien. Es hat eine kleine Sensation ausgelöst, als der englische Gouverneur von Westaustralien kürzlich gleich zwei Mercedes-Wagen — einen 300 und einen 180 — kaufte, für sich und für seine Frau. Bosch als Zulieferfirma hat bereits zwei Werke im Bau und liefert u. a. die gesamte elektrische Ausrüstung für Holden.

Von den 1,9 Millionen Pkw und Lkw, die in Australien zugelassen sind, haben 800 000 ein Alter von 10 und 20 Jahren. Es dürfte kein Land der Welt geben, in dem so viele alte Veteranen auf der Straße zu sehen sind und wo es so lange Wartezeiten und Lieferfristen für Kraftfahrzeuge gibt. „Wir verkaufen den VW nicht, wir verteilen ihn", sagte der Repräsentant des großen deutschen Werkes. Die Nachfrage ist nicht nur da, sie ist in ständigem Steigen begriffen.

Die Motorisierung in Australien wird noch auf Jahre hinaus im gegenwärtigen Tempo fortschreiten. Wenn nicht die allzu große Gewinnmitnahme und ihre garantierte Transferierung ins Ausland auf finanzpolitischen Erwägungen einen Riegel vorschiebt. Was nützt es schließlich, stolz zu sein auf seinen rein australischen Wagen, wenn die Transferierung der Dividenden aus seiner Herstellung das ganze Staatsbudget und die Zahlungsbilanz über den Haufen wirft und die ganze Außenhandelsbilanz durcheinander bringt? Die seriöse „Sydney Morning Herald" weist darauf hin, daß die Gewinnrate von General Motors für ihr investiertes Kapital von 1¾ Mill. Pfd. sich auf insgesamt 565 % beläuft. Gewiß, ein sehr schöner Ansporn für das investitionswillige Auslandskapital, aber ein Moment, das bei Fortdauer die ganze Anlagemöglichkeit in Australien unmöglich machen dürfte.

Ans.: Wirtschafts-Correspondent, Hamburg



Ist's im Freien kühl und naß,
Macht's im Touri Camp erst Spaß!



Sie brauchen kein geheimnisvolles Zauberwort „Bettlein deck' Dich" zu sprechen, sondern nur mit einem Handgriff das Touri Camp aufzuklappen und schon finden Sie ein warmes, mit Leinen und Spezial-Schlaraffia Matratzen gedecktes Lager vor. Gegen Wind und Wetter schützt das doppelte Dachzelt und der nach allen Seiten abschließbare Wohn- und Umkleideraum. Das Touri Camp Autodach-Zelt verbindet Komfort mit größter Zweckmäßigkeit. In Sekundenschnelle ist es auf- und abgeschlagen. Deshalb gehen seine Verwendungsmöglichkeiten auch weit über die allgemeinen Vorstellungen des Feriencampings hinaus. Heute schläft man auf dem Autodach.

Fordern Sie Prospekt und Preisliste TC 55 / A von

HEINRICH ECKEL MÜNCHEN 19

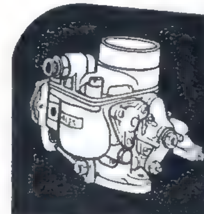
Der Hersteller der Herkules-Gepäckträger

Internationale Automobilausstellung Halle 19 Stand 587

KRUPP
LASTKRAFTWAGEN
MIT KOMPRESSOR-BREMSE

Das HC-Programm:
ROHRE UND SCHLÄUCHE FÜR KRAFTSTOFFE, BENZIN, ÖL UND LUFT USW., EINBAUFERTIGE LEITUNGEN, ARMATUREN HIERZU, DIESEL-EINSPRITZLEITUNGEN, SCHLAUCHBINDER UND SCHELLEN, BATTERIE-KLEMMEN, KLIPSE UND MASSEBÄNDER

Hans Cohnen K.G.
HC AUTO-SPEZIAL-ERZEUGNISSE
DILLENBURG / HESSEN





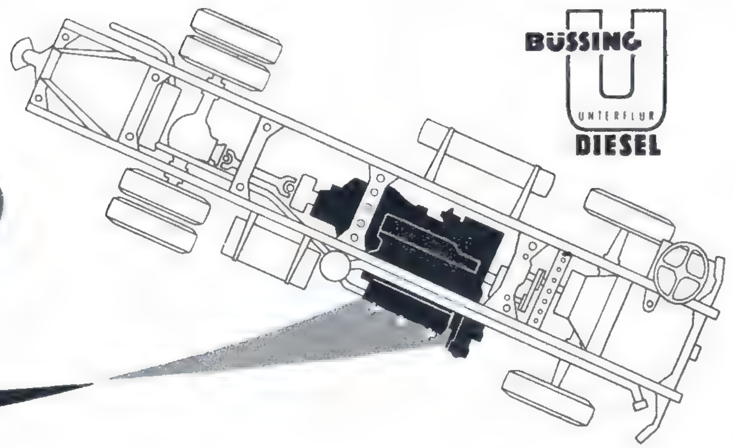
Zwei, die zusammengehören!
Selbstverständlich sind uns heute die Leistungen, die der Vergaser in Hunderttausenden von Motoren täglich vollbringt. Der moderne, in der ganzen Welt bekannte (Solex) Vergaser besitzt alle Eigenschaften, welche ein in langjähriger Entwicklungsarbeit geschaffenes Präzisions-Instrument auszeichnen: Höchste Leistung, niedriger Kraftstoffverbrauch Zuverlässigkeit.



Deutsche Vergaser Gesellschaft m. b. H.
Neuss/Rhein
Büdericher Straße 15
Tel.: SA-Nr. 4456
FS: 0829 – 802
Telegr.: Solexvergaser

Deutsche Vergaser Gesellschaft
Berlin NW 40
Heidestraße 52
Tel.: 350356
FS: 0283507
Telegr.: Solexvergaser





37. Internationale Automobilausstellung Frankfurt am Main   Halle 3 Stand 184

RJW

UHRARMBÄNDER

Elastofixo und *Fixoflex*

DEHNBAR · VERSCHLUSSLOS · FÜR JEDEN ARM UND JEDE UHR PASSEND

BEIM KAUF STEMPEL AUF DER INNENSEITE BEACHTEN!

ERHÄLTLICH IN GOLDANKER-WALZGOLD-DOUBLEE, EDELSTAHL UND 14 KARAT GOLD – IN ALLEN FACHGESCHÄFTEN



Mach mal Pause



Zeitnot, Konferenzen, Reisen – die Geschäfte drängen. Doch der Körper ist kein Motor; er verlangt nach kleinen Pausen. Darum ab und zu die Fahrt mal unterbrechen und sich eine kurze Entspannung gönnen. Dazu eine köstliche Flasche „Coca-Cola" trinken, das schafft neue Stimmung,

das erfrischt herrlich!

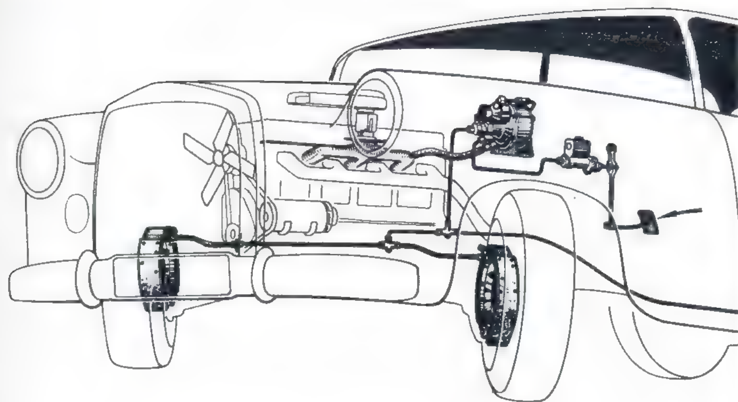
„Coca-Cola" ist das Warenzeichen für das unnachahmliche koffeinhaltige Erfrischungsgetränk der Coca-Cola G. m. b. H.



JDEAL

Regenbrille

JETZT NOCH VOLLKOMMENER
mit dem neuen
REGENGESCHÜTZTEN KOPFBAND
ALLEINHERSTELLER:
G. EICHENWALD · NEUSS/RH.

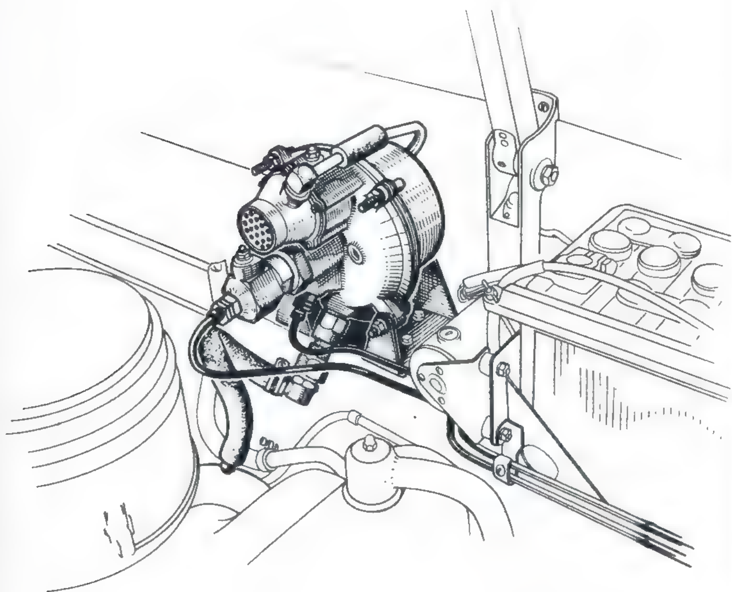


ATE-Vakuum-Bremshilfe

Noch vor ein paar Jahren hielt man kleine Pedaldrücke an der Fußbremse für gefährlich, weil man dem Fahrer offenbar das nötige Feingefühl nicht zutraute und befürchtete, er würde bei schlechtem Wetter die Bremse zum sofortigen Blockieren bringen. Seltsamerweise ging es vor allem in Amerika mit niedrigen Pedaldrücken unterhalb 40 kg ganz gut. Nun ist ja der Mensch ein Gewohnheitstier. Er gewöhnt sich viel schneller an eine „Fußspitzenbremse" als an eine alte Lastwagenbremse, wo man eben 80 kg und mehr braucht, um auf erträgliche Verzögerungen zu kommen.

Wenn man sich bei Personenwagen für die Vakuum-Bremshilfe entscheidet, so deshalb, weil sich der Unterdruck im Ansaugrohr des Motors als (bei laufendem Motor) stets vorhandene Hilfskraft anbietet und weder eine eigene Druckluftanlage noch ein hydraulisches Kraftreservoir erforderlich macht. Deshalb entwickelte auch Teves das Bremsgerät T 50 als Unterdruck-Bremshilfe. Dieses Gerät wird einfach mittels Leitungen zwischen Brems-Hauptzylinder und Verteilerleitung zu den Radbremszylindern geschaltet. So konnte auf ein Gestänge verzichtet werden, denn nur zwei kurze Druckleitungen sind für den Anschluß notwendig, ferner ein Verbindungsschlauch zum Ansaugrohr bzw. Vergaserflansch, wo der Unterdruck abgenommen wird. Die notwendige Fußkraft wird durch das Gerät auf etwa die Hälfte reduziert.

An der hydraulischen Bremsanlage selbst ließ sich bei den gegebenen Pedalwegen nichts mehr an Kraftbedarf einsparen, so daß die Bremshilfe in dieser Form eine sehr zweckmäßige Ergänzung der normalen ATE-Bremsanlage darstellt. Das Gerät nimmt weniger Platz als ein Autoradio ein und sitzt im Motorraum. Auf die Leistung des Motors hat es keinen nachteiligen Einfluß. Bei abgestelltem Motor oder Ausfall des Vakuums aus einem anderen Grunde bleibt die normale hydraulische Bremse in Funktion; die im Bremsgerät gespeicherte Druckenergie genügt aber noch für durchschnittlich drei Bremsungen mit Bremshilfe. Das T 50-Gerät steigert zweifellos ebenso den Fahrkomfort durch leichtere Bedienung des Wagens, wie es die Fahrsicherheit hebt, denn kleinere Pedaldrücke setzen die Ermüdung herab.







Pertrix-LT-Geräte

Sehr oft ist es nützlich, wenn man im Auto eine Taschenlampe mit unabhängiger Stromquelle bei sich hat. Normale Taschenlampen sind hierzu jedoch nicht sonderlich geeignet, denn deren Batterie ist für diesen Zweck zu wenig haltbar, die Brenndauer zu kurz und die Lichtausbeute zu gering. Viel praktischer sind da die großen Stablampen nach Art der Pertrix-LT-Geräte (lichttechnische Geräte). Diese sind, in der normalen Ausführung, in drei Größen lieferbar. Diese LT-Geräte — den Namen finden wir nicht gerade sehr glücklich gewählt — haben eine elegante, handliche Form. Sie sind unempfindlich gegen Feuchtigkeit, weil die messing-verchromte Hülse aus einem Stück gezogen ist. Das straff gebündelte Licht ist hell und weitleuchtend, ein weinroter Abschlußring ermöglicht die Verwendung der Stablampe als Warnlicht. Das LT-Gerät kostet je nach Größe DM 4.95, DM 6.20 und DM 7.80, die zugehörigen Batterien kosten DM —.55, DM —.80 und DM 1.20. Wir selbst haben die mittlere Größe nun seit über 9 Monaten ständig im Wagen und waren gelegentlich schon sehr froh darum. Die Leuchtkraft scheint uns während dieser immerhin beachtlichen Zeit überhaupt noch nicht nachgelassen zu haben. Besonders im Winter ist es beruhigend, so eine Stablampe im Handschuhkasten des Wagens zu wissen.

Neuerdings nun liefert die Pertrix-Union GmbH., übrigens eine Tochtergesellschaft der Accumulatoren-Fabrik AG., auch einen sogenannten Auto-Lichtwerfer, der nicht nur als Taschenlampe, sondern auch als Warn-Blinklicht verwendbar ist. Bei ihm ist der Lichtaustritt rechtwinklig zur Gehäuse-Längsachse angeordnet. Eine Klammer am Kopfteil ermöglicht das Auf- oder Anhängen und ein Blinklichtknopf des Schalters dient zum Geben von Blinkzeichen.

Neue Bücher

Kleingasturbinen, insbesondere zum Fahrzeugantrieb

Nr. 71 der Schriftenreihe „Forschungsberichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen" von Prof. Dr.-Ing. K. Leist. Westdeutscher Verlag, Köln und Opladen, 1954. 114 Seiten, DIN A 4, DM 22.— (broschiert).

Die Gasturbine, durch den Deutschen Holzwarth eine aus den Anfangsgründen entwickelte neue Form des Verbrennungsmotors, hat heute im Ausland ihre stärksten Verfechter und dürfte eines Tages berufen sein, auch im Fahrzeugbau zur starken Konkurrenz des Kolbenmotors zu werden, zumal in Form der Doppelturbine, die das Wechselgetriebe entbehrlich macht. Ihre gute Drehmomentcharakteristik ist bestechend, ihr einfacher, nur Rotationsteile aufweisender Aufbau nicht minder. Weniger erfreulich ist für europäische Verhältnisse allerdings ihr bis jetzt sehr geringer Gesamtwirkungsgrad, und daraus resultiert ihr hoher spezifischer Kraftstoffverbrauch. Auf jeden Fall hat sie aber auch bei uns, wo die Entwicklung seither verboten war, größte Aufmerksamkeit zu genießen. Prof. Leist hat im vorliegenden Heft ihre Funktion und Thermodynamik beleuchtet, ergänzt durch die genauere Beschreibung einer Reihe von ausländischen Entwicklungen, wobei gerade die Fahrzeugturbine im Vordergrund stand. Es handelt sich um ein sehr grundlegendes Werk, das angesichts der zwar sehr zahlreichen, aber hauptsächlich über die Fachzeitschriften verstreute Literatur zu begrüßen ist. Es ist der Stand der Gasturbine bis einschließlich 1953 verarbeitet. bk.

Das Deutsche Branchen-Fernsprechbuch

Deutscher Adreßbuch-Verlag für Wirtschaft und Verkehr GmbH., Darmstadt, Holzhofallee 38. 22. Ausgabe, 4 Bände DM 75.— (bei Rückgabe der 21. Ausgabe DM 55.—).

Seit Jahrzehnten bedient sich die gesamte Wirtschaft des Deutschen Branchen-Fernsprechbuches, weil es das umfassende Branchen-Adreßbuch ist, das zuverlässig alle Gewerbetreibenden erfaßt, die an das Fernsprechnetz angeschlossen sind. Es enthält mehr als 1,3 Millionen Eintragungen.

Die erprobte Branchengliederung nach Fabrikation, Groß- und Außenhandel, Einzelhandel, Vertretungen, Maschinen usw. macht das Werk zu einem Wirtschaftslexikon von hohem Gebrauchswert. Auch die Adressen des Handwerks und der freien Berufe mit Fernsprechanschluß sind vollständig erfaßt. Die Anschriften gleicher Branchen stehen zur sofortigen Auswertung übersichtlich zusammen. Das deutsche Branchen- und Warenregister mit über 30 000 Suchworten sowie ein Exportschlüssel in englischer, französischer und spanischer Sprache ermöglichen dem Buchbenutzer im In- und Ausland das sofortige Auffinden jeder gesuchten Branche oder Ware. Die 22. Folge ist wieder mit 4 Bänden erschienen: 3 Adressenbände mit insgesamt 4555 Seiten und ein Registerband, der außer dem Branchen- und Warenregister, dem Exportschlüssel und dem volkswirtschaftlichen Teil ein „Alphabetisches Firmen-Register der Inserenten" enthält.


Mikafa „Prominent" mit Dachterrasse

Mit Dusche und Dachterrasse

Die Mindener Karosserie- und Fahrzeugbau GmbH. hat sich in relativ kurzer Zeit auf dem Sektor des Wohnfahrzeugbaus einen angesehenen Namen geschaffen. Die komfortable Einrichtung und exquisite Ausstattung ihrer Fahrzeuge vermag tatsächlich außergewöhnliche Ansprüche zu erfüllen.

Auf der Frankfurter Automobilausstellung zeigt die Mikafa ihre bekannten Reiseanhänger „Student" und „Prominent", beide selbsttragende Leichtmetallkonstruktionen mit sehr niedrigem Eigengewicht. Erfahrungen aus dem Flugzeugbau sind daran maßgeblich beteiligt. Der „Porminent" wurde weiter verbessert, indem man die Inneneinrichtung zur noch besseren Raumausnutzung umstellte. Eine weitere Neuerung bei diesem Modell ist die Möglichkeit eines Duscheeinbaues in dem separaten großen Waschraum, in dem außerdem eine chemisch absorbierende Toilette vorhanden ist. Damit wird der gebotene Komfort weiter erhöht. Als erster Reiseanhänger Europas ist der „Prominent" zudem mit einer Dachterrasse lieferbar, auf der vier Personen bequem um einen Tisch herum sitzen können.

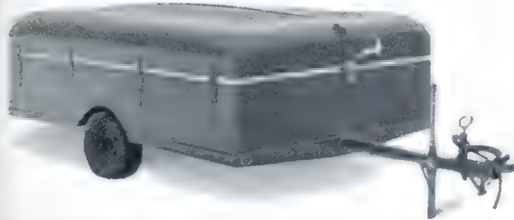
Eine besondere Attraktion, die die Mikafa für Frankfurt bereithielt, dürfte jedoch das „Reisemobil" sein. Dieses motorisierte Wohnfahrzeug ist eine selbsttragende Konstruktion in Frontlenkerbauweise. Es stellt eine komplette Luxuswohnung auf Rädern dar, jederzeit bereit, mit eigener Kraft loszufahren. Das Fahrzeug wird als sechssitziger Personenwagen zugelassen. Die Innenausstattung umfaßt Kochgelegenheit, Kleiderschrank, separaten Waschraum und Kühlschrank, ein Doppelbett und zwei Einzelbetten.

Das Lieferprogramm der Mikafa enthält weiterhin Ausstellungs- und Werbewagen sowie Omnibusse. Der bekannte Omnibus auf dem Matador 1400-Fahrgestell wurde in der Form geändert, er hat zusätzlich einen geräumigen Kofferraum im Heck erhalten. O.


Mikafa „Reisemobil"

Beilagenhinweis

Der heutigen Ausgabe liegt ein Prospekt der Firma Klöckner-Humboldt-Deutz AG., Werk Magirus, Ulm a. D., sowie ein Prospekt des Verbandes der Automobil-Industrie e. V., Frankfurt a. M., bei, und wir bitten, diesen Prospekten besondere Beachtung zu schenken.



CAMPINGZWERG

Hersteller:

AUTO-STEINHERR, Bad Aibling, Obb.

Automobil-Ausstellung Frankfurt, Freigelände 11 Stand 160



KACO

AUTO-KLEMMLAMPE

unübertroffen in KONSTRUKTION QUALITÄT UND ANWENDUNGSMÖGLICHKEIT

Millionenfach bewährt

KUPFER-ASBEST-CO HEILBRONN

Der beste Kundendienst

Nimm *Kollossol*

mit Emulgator und Kolloidgraphit!

Das erste deutsche patentierte Naß-Sprühöl!

Mit Wasser mischbar, daher nach dem Wagenwaschen volle Wirkung auf nassem Fahrgestell. Hervorragend haftender Öl-Graphit-Film bewirkt größten Schutz gegen Abnützung, Rost und Quietschgeräusche. Preisgünstig, ausgiebig, zuverlässig, zeitsparend. Das H. D.-Sprühöl vieler Autopflege-Betriebe. Kollossol-Gesellschaft m. b. H. Frankfurt-M-Rödelheim.

STUTTGART-UNTERTÜRKHEIM, ARLBERGSTR. 9

FORMTEX

SITZMÖBEL GMBH.

Entwurf: Hartmut Lohmeyer

- *modern*
- *bequem*
- *stapelbar*



Das ist der neue Brillen-Ausstellungs-Ständer mit 7 echten JDEAL-Brillen. Ein Verkaufs-Schlager ersten Ranges! Fragen Sie Ihren Grossisten nach dem Cellon-Ständer von

JDEAL

Alleiniger Hersteller:

GUSTAV EICHENWALD NEUSS-HAFEN



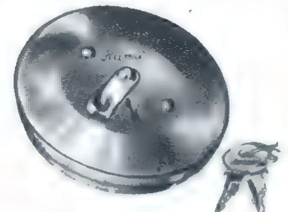
HAMA

Abschließbare Benzintankverschlüsse

für deutsche und ausländische Personenkraftwagen, Lastkraftwagen, Motorräder, Roller, Motor-Coupés und Mopeds

CARL HAUK AUTOZUBEHÖR-FABRIK

Mannheim, T 5, 12, Fernruf 43912
(Bezugsquellen-Nachweis auf Anfrage)



BERU ZÜNDKERZEN



u2

NORMAL-
Kerzen für Motoren aller Art



u2s

SPEZIAL-
Kerzen mit größerem Wärmebereich für Zweitakt- und Hochleistungsmotoren

INSERENTENVERZEICHNIS

B 5505

Sie werden erwartet! - Es empfehlen sich unseren Lesern:

Harz

Osterode
Pension Ilse, m. Café Restaurant. Osterode, Hz., Rollberg 15. Tel. 437. Tglch. b. 5 Uhr geöff.

Oberbayern

Mittenwald
Alpenhotel Erdt. Modernes Haus, Südlage, Zimmer mit Balkon, neue Garagen, Parkplatz. **A.D.A.C.-Vertragshotel**

Sporthotel Lautersee bei Mittenwald, 1060 m, 50 B., Tel. 209, Skigelände. J. Kemser.

München
Weinstube Gottschalk n. d. Hofbräuhaus. Nachtlokal, warme Küche bis 4 Uhr früh, eig. Konditorei, Spez. v. Grill, Stimmungsmusik, gepfl. Fl.- u. Schoppenweine. Bew. Parkplatz. *Josepha Warzlberger*

Schwarzwald

Schluchsee
Hotel Schiff. Sommer- und Wintersaison. Erstklassige Küche. Großer Parkplatz. Tel.: 52

Wildbad
Hotel Post gegenüber den Bädern und der Bergbahnstation. Ganzjährig. Garagen.

Steinpfalz

Deuerling bei Regensburg
Gästehaus **Schrammelhof** im Laabertal. Ein Ferienparadies, das der Entdeckung harrt! Zi. m. Bad, Zentralheizg., Liegeterrasse, Park, Garagen, Jagen, Fischen, Paddeln, Reiten, Schlittenpartien. Bes.: Fam. Croneiß, Post Deuerling, Tel. Laaber 138.

Italien

Lido Venedig
Hotel Villa Nora - von deutschen Gästen bevorzugt - ADAC- und AvD-Mitglied - Strandnähe - Garten - Garage.

Rapallo (Riviera)
Hotel de la Ville - 1954 eröffnet - gepflegt - alle Zimmer m. Bad/Dusche - Grill-Bar - Keine Pensionsverpflichtung.

Riccione/Adria
Hotel Embassy - II. Rg., neuerbaut, ruhig. Aufenth., alle Zim. m. Balkon, Garten, Autopark.

Rom
Victoria-Hotel. I. Kat., ruh., gepfl., deutschspr. Personal, Parkpl. - Bes. u. Leiter: H. A. Wirth.

Torbole, Gardasee
Kaldor's Hotel „Casa Beust“, altbek. Patriziervilla, umgebaut, herrliche Lage, Bad, Garten, Parkplatz, Garage. Telefon Riva 51 - 11

Südtirol

Bozen, 265 mtr.
Hotel Post-Europa. Gut bürg. Häuser m. 75 resp. 65 B. mod. Garage. Parkpl. Innerebner.

Brunico - Bruneck
Hotel Post, Tel. Nr. 7. 80 Betten. Modernst eingerichtet. Direkt an der Reichsstr. Gr. Parkpl. Restaurant. Garage f. 40 Wagen. Bes. v. Grebmer

Corvara-Badia, Provinz Bozen
Hotel Posta-Zirm, 1558 Mtr., Treffpunkt der Herrenfahrer im Gadertal. Ausgangspunkt für Autotouren in die Dolomiten. Tel. 8. Kostner Franzl

Franzensfeste-Fortezza
Posthotel Reifer, Knotenp. Dolom./Süden, bekannt gute Küche und Weine - Jausenstation.

Karersee, 1609 mtr., Dolomiten
Hotel Latemar. 150 B., mod. einger. Restaurt. Gar., Parkpl. Tel. 5-92. Fam. Überbacher.

La Villa, Val Badia
Hotel Dolomiti. Sommer- und Wintersaison. Gutbürgerlich. Alle Bequemlichkeiten. Gemütliche Abende bei Südtiroler Wein.

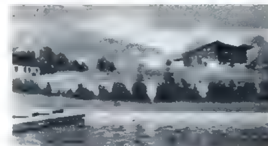
Meran
Hotel Continental, II. Rang. Zentrale Lage. Modern. Ganzjährig. Parkplatz. Garage.

Ortisei/St. Ulrich, 1236 m
Hotel Aquila-Adler gut bürgerl. Haus, 220 Betten, Pension- und Pauschalabk., 25 Min. v. Waidbruck-Ponte Gardena. Bes.: J. A. Sanoner

San Martino di Castrozza (Dolomiten) 1500 m
Hotel Colbricon. Aller Comfort, 34 Betten, sonnige Terrasse, eig. Gar., Tel. 16. Bes.: Visona

Sterzing, Vipiteno
Parkhotel Stötter. ADAC-Hotel. 70 B., mod., eig. Freiluftschwimmbad, Garage. Gleiche Leitung: Jaufenhaus a. d. Jaufenpaß (2000 m.)

Waidbruck, Ponte Gardena
Einkehr „Kalter Keller“, das vielbesungene Gasth. a. d. Brennerstr., 20 km b. Bozen. Kalte u. warme Küche z. jed. Tagesz. Die Weintankstelle zw. Bozen u. Brenner. Tel. 93-34. Jos. v. Lutz



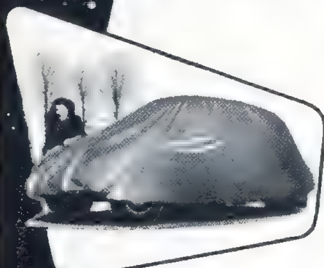
Santa Christina Grödnertal. Im Wunderland der Dolomiten
Sporthotel Monte Pana 1700 mtr., schneesicher Dezember bis einschl. April, Ski- und Sessellifte, Schwimmbad, Höhensonne, 100 B. Mod. Tel. 61 - 28.
Ortisei - St. Ulrich Grödnertal 1236 mtr.
Schwesterhaus **Dolomitenhotel Madonna** 1952/4 total renov. Tel. 62-07. Mahlzeiten können oben wie unten eingen. werden. Bes. Fam. Kerschbaumer

SACHREGISTER

Für alle Jahreszeiten



Auto-Pelerinen



auch für Motorräder
Motorroller
und andere Fahrzeuge

Eigbrecht GmbH

Hamburg-Wandsbek 1
Neumann-Reichardtstr. 29/33
IAA 1955, Halle 22, Stand 620

IAA Frankfurt Halle 6 Stand 334/35

Sie Sparen Sprit

durch ein



Weltpatent

und erhalten sich Leben und Wert Ihres Motors durch den Einsatz von Szigeti-Spezial-Segment-Kolbenringen. Auch bei stark ovalisierten Zylindern geben SSS-Ringe dem Motor wieder volle Leistung und Wirtschaftlichkeit. Sie ersparen das Ausschleifen und vermindern die Abnützung der Zylinder. Denken Sie rechtzeitig an SSS, je früher je besser. Auch Ihr neuer Motor wird es Ihnen danken.

Deutsche **szigeti** Kolbenring-Vertriebsgesellschaft Elbers & Fürbach KG. Münster i. W.

Dehne Benzinuhren

rein mechanisch, daher genau und unempfindlich, zum **nachträgl.** Einbau in **VW und Lloyd 400.** Preis DM 24.—

ferner zum fabrikseitigen Einbau in dafür geeignete PKW, LKW, Motoraggregate und dgl. Neue Modelle, auch mit Rundinstrument.

Dehne-Umlegschalthebel

zum nachträglichen Einbau in **Volkswagen** aller Typen. Preis verchromt DM 15.80

Dehne-Sicherung

die preiswerte und besonders einfach zu montierende **Diebstahlsicherung für Volkswagen** aller Typen. Preis DM 28.—

Dehne-Benzinuhren-Vertrieb

Ing. O. Dehne, Urach (Württ.)

Verlangen Sie bitte Prospekte!
Auf der IAA in Frankfurt, Halle 15
Stand 648



m² ebene Ladefläche

im Volkswagen

MIT DEM herkules

GEPÄCKEINSATZ

PROSPEKT DURCH
HEINRICH ECKEL · MÜNCHEN 19





IAA Freigelände 11, Stand 170

Den Weg ins Ausland ebnet **Der Export-Markt**
Deshalb: spannen auch Sie unsere weltweiten Export-Aktionen ein. Über das Wie, Wann und Wo geben wir Ihnen gern Auskunft.



Der Export-Markt Fahrzeuge, Landmaschinen und Zubehör

VOGEL-VERLAG, COBURG/BAYERN



Der Wächter Ihres Wagens.

Die **Diebstahlsicherung** für den

Volkswagen!

Einbau ohne organischen Eingriff in 10 Minuten

Hersteller: **Hans Kolb KG**
München 13

Zu beziehen durch den Fachhandel







Hemmungen?

Nervosität, Depressionen, Konzentrations-Schwäche, Unlustgefühle und Angst-Zustände überwinden — bedeutet eine wahre Erlösung. Warten Sie deshalb nicht länger, sondern verlangen Sie sofort ausführlichen Prospekt (kostenlos) von COLEX, Hamburg AB

Sippel Schonbezüge



Hersteller: Geschw. Sippel, München
Müllerstraße 33, Telephon 216 35

„HASTRA"
Infrarot-Bewegungsstrahler
mit Warmluftzuführung, 2500 Watt, 220 Volt, für rasche homogene Durchtrocknung von Lackausbesserungen auch bei Einbrennlackierungen

W. & Dr. K. BRECHENMACHER
Stuttgart-Wangen, Wasenstraße 38
Telefon 315 77

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

BMW

BMW-Limousine 326/50 PS, fahrbereit. BMW-Sportmotor, 80 PS, 3 Vergaser, überholungsbedürftig. Ludwig Herrmann, Nürnberg, Grünberger Str. 43. 2037/1275

BMW-Cabrio 327, 2/2sitzig, Ia Zustand, gegen bar DM 2500.— zu verkaufen. Standort Bonn. Zuschriften unter 4972 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2036/1275

BMW 328, 315er Motor, zu verkaufen. Renate Rumpf, München 42, Schrottstraße 20. 2022/1274

BMW-Sport 328 (Roadster), 2 Ltr., 55 PS, Motor neu überholt (mit Garantie), gepflegtes Fahrzeug, in tadellosem Allgemeinzustand, fahrbereit, bar DM 2800.— zu verkauf. Angeb. unter 4965 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2020/1274

BMW-Cabriolet 327, in gut. Zustand, zu kaufen ges. Angebote unter 4970 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2021/1274

Chassis 327, fünffach neu bereift, bester Zustand, mit Getriebe ohne Motor **DM 1400** abzugeben. Schleicher & Co., München, Boschetsriederstr. 125. 2023/1274

CITROEN

Immer gute gebrauchte Citroen-Pkw beim Vertreter: Johann Häusler, gegr. 1896, Frankfurt a. M., Mainzerlandstraße 164. 2038/1275

DKW

DKW Univ.-Kombi, Dreizyl., 7000 km, erst 4 Monate alt, mit Fabrikgar., fehlerfrei, DM 1000.— unt. Ansch.-Preis privat zu verkaufen. Anton Stolz, Bühlertal (Baden). 1997/1272

Betriebsanleitung DKW F 7 Meisterklasse gesucht. Barthelt, München 25, Schuckertstr. 7. 1993/1272

FORD

Ford Eifel Sportzweisitzer-Cabriolet, Gläserkarosserie, mit Taunusmotor, in sehr gutem Zustand, für 1100.— DM zu verkaufen. Dr. Peter Josenhans, Plochingen, Hermannstr. 12. 2000/1272

LANCIA

LANCIA-Generalvertretung
Emil UEBEL, Automobile
Frankfurt/Main, Günderrodestraße 5, Telefon 3 67 67

Neue Preise (Zollermäßigung)			bisher
Lancia-Aurelia	2,3 Ltr. II. Serie	DM 17 800.-	(20 500.-)
„ -Appia	1060 ccm	DM 11 400.-	(12 880.-)
„ -Aurelia-Gran-Turismo	2,5 Ltr.	DM 26 980.-	(27 500.-)

Lancia-Gelegenheit, 1,7 Ltr., Baujahr 1952, Limousine, schwarz, 32 000 km gelaufen, mit Radio, Nebellampen etc., bestens gepflegt, wegen längerer Auslandsreise günstig zu verkaufen. Wagen hat General-Inspektion erhalten. Angeb. unter 4973 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2040/1275

Billiger und schneller

verkaufen oder finden Sie durch

eine kleine Anzeige

in 

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter

„AUTOMARKT"

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1.50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3×15%, 6×20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

Vereinigte Motor-Verlage Stuttgart
Postfach 1042 / Telefon 6 71 40/9
Fernschreiber: Telex 072/2036

Kopfstehen werden Sie, wenn Sie aus unserem neuen Katalog die erstaunlich niedrigen Preise für hochwertige

Marken-Armbanduhren

ersehen. Nur erstkl. Qualitätsuhren d. neuesten Serie. Machen Sie sich die Freude u. verlangen Sie d. Katalog vom **Spezialversandhaus Bernhard Cardinahl** Hamburg 11 — Trostbrücke 4
Günstige Finanzierung — Kundendienst

Sand im Oel

ist schlecht. Sind Stahlsplitter besser? Entfernen Sie aus dem Oel die durch Abnützung entstehenden Splitter mit Hilfe der ARGO-Magnetschraube. Ihr Fahrzeug lebt länger. (Nur auswechseln der Ölablaßschraube!)
Bezugsquellennachweis und Prospekt durch:
ARGO G.m.b.H. für Feinmechanik
Stuttgart W, Dürrstraße 7b

Als gutes Mittel der Natur schützt Franklin Tee die Sportsfigur

Der weltbekannte Franklin Tee ein bewährtes Blutreinigungsmittel macht schlank und jugendlich, regt Leber- und Nierentätigkeit an, beseitigt Magen- und Darmbeschwerden, auch hartnäckige Stuhlverstopfung, lindert Rheumatismus, Neuralgie und Migräne. Verlangen Sie ausdrücklich Franklin Tee in Ihrer Apotheke zu 2.15 DM.

DIE NEUE PARKLEUCHTE



an jeden Pkw passend
formschön
einfache Konstruktion
preisgünstig

Zu beziehen durch den Fachhandel

HERMANN BOSCH & CO. · METALLWAREN
NÜRTINGEN-ZIZISHAUSEN (WÜRTTEMBERG)

MERCEDES

Mercedes-PKW, 1,3 Liter, Heck, guter Zustand, fahrbereit, für DM 350.— abzugeben. Heinz Knoth, Waldfischbach (Pfalz), Philipp-Rothaar-Str. 6. 2001/1272

Mercedes 180 D, steingrau, unfallfrei, 11 000 km, zu verkaufen. Angeb. unt. 4979 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042 2051/1276

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103–105

REPARATUR
AN- und VERKAUF
ERSATZTEILE

PORSCHE

1,3 LTR. PORSCHE COUPÉ

schwarz, Baujahr 1952, in bestem Zustand, 4-fach RS-neubereift, Motor überholt

günstig abzugeben

Angebote unter 4967 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042 2031/1275

Porsche-Motor, 1,5 l, 55 PS, generalüberholt u. a. geeignet z. Einbau in VW, zu verkaufen, ev. Tausch gegen Evinrude od. Johnson Außenbordmotor, 15 od. 25 PS. Angebote unter 4974 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2041/1275

Porsche 1,3, DM 6000.—. Zuschr. u. 4980 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 2052/1276

Porsche von jungem Motorsportler günstig zu kaufen gesucht, evtl. rep.-bed. Angebote mit Zahlungsbed. unter 4975 erb. an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2042/1275

Porsche 1300 oder 1500, Synchron, bei Barzahlung sof. zu kaufen gesucht. Angeb. u. 4976 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 2043/1275

Porsche 1500 gegen Kasse gesucht. Ausführl. Angebote unter 4977 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2044/1276

Porsche-Coupé 1500, fischsilber, letztes Modell, absolut fabrikneuwertig, zu verkaufen. Angebote unter 4971 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Paulinenstraße 44. 2034/1275

1,1, 1,3 und 1,5 Ltr. Porsche, gebraucht, zu kaufen gesucht. Angebote an Wolfg. Henseler, Bad Godesberg bei Bonn, Hochkreuzallee 135. 2003/1272

Porsche-Coupé 1500, 55 PS, graph. grau-silber, Baujahr 54/55, 14 000 km, erstklass. Zust., geg. Kasse verkauft: Tel. 6 96 13 R. Helms, Hannover, Steneltstr. 2. 2005/1273

Verk. altershalber Porsche Coupé mit Radio u. Duplex-Bremsen, Modell 52. Rot. Preis 4900.— DM. VW wird evtl. in Zahlung genommen. Ferner 2 Conti-Reifen 6.50 × 19, fabrikneu, 30% billiger, 2 grundüberholte VW-Motoren für DM 1000.—. Angebote unter 4956 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2006/1273

Porsche-Motor, 1,3 Ltr., 20 000 km gefahren, wird Umstände halber sofort abgegeben. Angebote unter 4955 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2004/1272

RENNWAGEN

Rennwagen Formel III, Scampolo, zu verkaufen. Geeignet für Ausweisfahrer. Heinz Hennerici, Mayen, Reifsmühle 22. 2028/1274

COOPER Formel - III - Rennwagen
Verkauf oder Tausch gegen neuen Pkw., Baumaterial oder Angebot
Häusler, Wangen/Allg., Lindauerstr. 49 2039/1275

F-III-Rennwagen Scampolo-Jap zu verk. Karl Jehle, Minden/W., Göbenstr. 10. 2048/1276

VERITAS

1 Veritas-Rennsportwagen (Alu) mit kleinerem Motor, zugel. und verst., umständehalber zu verkaufen. Ang unter 4958 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2009/1273



Stundenlang hinter dem Lenkrad

Dann stellen sich leicht Kopfschmerzen und Benommenheit ein. 1–2 Tabletten Temagin wirken zuverlässig schmerzlindernd und geben einen klaren Kopf.

Temagin

In allen Apotheken erhältlich
10 Tabletten DM 0.95; 20 Tabletten DM 1.70

1 J 14 A

IHR WAHLSPRUCH ZUR IAA: **BICO**

Prüfe alles
und
wähle das Beste

Wir bitten um Ihren Besuch — **Halle 14**
BIEL, GLANER & CO., ITZEHOE — **Stand 505**
Älteste Spezialweberei für

Kokos-Automatten

Nehmen Sie
ein Postkärtchen und schreiben Sie:
„Senden Sie mir kostenlos Ihre interessanten Auto-Zubehör-Angebote"
Peter Fischer, München 23
Ungererstr. 5-A



Garagen und Hallen
ortsfest und zerlegbar liefert
J. FAUSER, Bodelshausen (Württ.)
Ausgestellt Freigelände 11, Stand Nr. 164

Weißwandige Reifen aus d. Dose. Orig.-Gummifarbe weiß, gar. kein Abplatzen d. Farbe, Dose DM 5.80 g. Nachn. A. F. Valenta, Salzgitter-Lebenstedt 5/3.

Autoporter
der ideale Lastenträger

Steuer-, zulassungs- und versicherungsfrei
Stört nicht am Wagen
Benötigt keine Garage
Jederzeit vorhanden und betriebsbereit
Trägt schwere Lasten und auch sperrige Güter
Erlaubt jegliches Rückwärtsfahren
Verteuert den Betrieb nicht
Hält die Spur
Bedeutend billiger als ein Normal-Anhänger

Preis DM 475.-
•Anbauteile je nach Wagentyp

5509

PANZER TEL.52153 · FS 089611
hat alles fürs Auto **BONN-C**

Alleinvertrieb für die Bundesrepublik

VW

Wir suchen Ersatzteile für VW-Wehrmachts-Schwimmwagen. Angebote unter 4957 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2008/1273

VERSCHIEDENE

Sportzweisitzer-Cabriolet mit 2 Notsitzen, sehr moderne Form, Drews-Karosserie, VW-Motor, 7000 km. Liegesitz, Heizung, Radio, Suchscheinwerfer usw. Reifen 75%, in bestem Zustand, an Liebhaber für 3600.— DM gegen Kasse zu verkaufen. Angebote unter 4936 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2018/1274

WOHNWAGEN

Wohn-Anh. Westfalia 53, neuw., 5bett., DM 3000.— zu verk. Dr. Rühr, Nürnberg, Bucherstr. 79. 2050/1276

MOTORRÄDER

Rassige, frisierte Horex 350 ccm, fahrbereit, mit vielen Extras, verkauft an schnell entschlossenen Liebhaber Peter Endres, Dillingen/Do. 2029/1274

* VERSCHIEDENES *

Autohaus Feldstr. 53, Hamburg 6, Tel. 43 02 43/44 kauft 1953/55 Chevrolet, Plymouth u. a. 2045/1276

Handradschaltungen günstig zu verk. Josef Büker, Essen-Süd, Müller-Breslau-Str. 30, Tel. 7 23 09. 2046/1276

Über 60% Rabatt erhalten Faßverbraucher v. Viskolin, dem Spitzenöl für stark beanspruchte Kfz.-Motore. SAE 10 W, 20/20 W, 30 40 (auch HD). Schriftl. Garantie f. 1. Güte. Mineralöle-Süß, 22 b Oggersheim. 2047/1276

„Motoren-Frisieren" (2- u. 4-Takt) v. „Töff-Töff" 3 DM. Plog, Hamburg 20, Edgar-Ros-Str. 6, III. 2027/1274

X Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 2053/1276

Wer hilft einem Motorsportidealisten? Suche dringend zur Unterbringung und Weiterentwicklung meines Formel-III-Wagens geeignete Räumlichkeit (ca. 30 qm mit Licht und Wasser) in Stuttgart oder Vorort und bitte hilfsbereiten Gönner sich zu melden unter Nr. 4964 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2019/1274

Messerschmitt - Kabinenroller gegen Kasse gesucht. Schriftliche Angebote an Geißler, Bocholt, Wiener Allee 2/20. 1998/1272

Wilk-Autozelt, Typ 2/1955, neuwertig, wegen Ansch. e. Wohnwagens billig abzugeb. Angeb. unter 4961 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2016/1273

Junger, tüchtiger Kraftfahrzeugingenieur mit Unternehmungsgeist sucht Reparaturwerkstatt zu übernehmen. Mehrjährige Werkstattpraxis vorhanden. Ausführliche Angebote unter 4959 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2011/1273

* STELLENGESUCHE *

Suche Stelle als Fernfahrer. Angebote erbeten unter 4966 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2025/1274

Techniker (Rheinl.-Pfalz) mit eig. Pkw sucht lohnenden Nebenverdienst, gleich welcher Art, auch für drei Urlaubswochen. Zuschriften unter 4978 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 2049/1276

Wer kann helfen? Aktiver Motorsportler sucht dringend im Raum Stuttgart lohnende Nebenbeschäftigung gleich welcher Art für Abendstunden und sonntags. Angeb. erbeten unter 4939 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1977/1270

LIEBESPFEILE (MOT)

Motorsportbegeisterter jg. Mann, 22 J., möchte nette, aufrichtige junge Dame kennenlernen, die ihm vielleicht Gelegenheit zur Teilnahme an Rallyes nam. bieten kann. Ang. unt. 4962 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042.

Die letzte Seite

Radwege entlasten die Fahrbahn

Wesentlich verbessert werden könnte der moderne Kraftverkehr, wenn die Fahrbahn ausschließlich Kraftfahrern vorbehalten wäre. Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten von Kraftfahrzeugen und ausgesprochenen Langsam-Fahrern wie Fahrräder und Mopeds machen ständige Überholungsvorgänge notwendig. Dadurch wird nicht nur der Verkehrsfluß beeinträchtigt, sondern auch die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer erhöht. Der Bau von Radwegen, die ja in Zukunft auch von Mopeds benutzt werden sollen, kommt also praktisch einer Verbreiterung der Fahrbahn gleich — mit einem wesentlichen Vorteil: Die Radwege brauchen nicht wie eine Fahrbahn befestigt zu werden, sind also weit billiger! Diese Erfahrung haben sich schon seit Jahren die Straßenbaubehörden in Holland zunutze gemacht, das mit einem Fahrrad oder Moped auf zwei Einwohner etwa die gleiche Verkehrsdichte der „Langsam-Fahrer" wie die Bundesrepublik aufzuweisen hat. Durch Anlage von Radwegen längs der Straßen, meist klar durch Baumreihen oder Grünstreifen abgetrennt, ist der Verkehrsfluß erheblich verbessert worden.

Bisher sind rund 62 Prozent des holländischen Netzes von Reichs- und Provinzstraßen mit Radwegen versehen. Mit dieser Leistung dürfte Holland mit an der Spitze im internationalen Radwegebau stehen.

Dennoch bereiten verschiedene Provinzen einen Generalbauplan für Radwege vor, um auch die übrigen Straßen zu entlasten. Darüber hinaus sollen besondere Ausfallwege für Rad- und Mopedfahrer von den Wohn- zu den Erholungsorten sowie Radwanderwege zur Förderung des Touristenverkehrs geschaffen werden. Für den Weitblick des holländischen Straßenbaues spricht die Breite dieser neu anzulegenden Rad- und Mopedwege, die mindestens 3 m betragen soll, insbesondere um dem wachsenden Moped-Verkehr Rechnung zu tragen!



Das Vorrecht des Verkehrsministers

Die Deutsche Presse-Agentur meldete kürzlich, der hessische Verkehrsminister Gotthard Franke habe vom Amtsgericht Gießen wegen Übertretung der Straßenverkehrsordnung einen Strafbefehl über 30 DM erhalten. Der Minister hätte, um seine Fahrt nach Wiesbaden abzukürzen, eine verbotene Autobahnauffahrt benutzt und sei dabei von einer Streife der Verkehrspolizei erwischt worden.

Minister Franke erklärte dazu, die Meldung entspreche nicht den Tatsachen. In seiner Eigenschaft als Verkehrsminister habe er eine Sondergenehmigung zur Benutzung von Autobahnauffahrten, die für den allgemeinen Verkehr gesperrt sind. Dies sei kein Privileg, sondern ergebe sich aus seiner Amtspflicht zur Beobachtung und Kontrolle solcher Anlagen. *Meck*

Kompetenzen

Es läßt sich sehr oft nicht vermeiden,
daß Straße sich und Schiene schneiden.
Dabei entstehn dann jene Stellen,
die uns das Fahren so vergällen,
wenn man per Fahrrad oder Bus
sie leider überqueren muß,
weil man dann jäh und unvermittelt
wird heftig durch und durchgeschüttelt.
An einer solchen Schüttelstrecke
mit bös zerriss'ner Straßendecke
versuchte jüngst mit Split und Teer
ein Bundesbahn — be — dien — ste — ter
die Schienen so gut einzubetten,
daß sie nicht mehr geschüttelt hätten,
wobei mit melanchol'scher Ruh
zwei Mann als Aufsicht sahen zu.
Da kam per Rad ein Herr vorbei,
bat von der Bundesbahn die drei:
„Nehmt doch zwei Schaufeln von dem Split
und flickt das Loch dort auch damit!"
Als Antwort kam mit frost'ger Miene:
„Das liegt zu weit weg von der Schiene
und ist nicht unsre Sorge mehr!
Da muß das Straßenbauamt her!"
— Man sieht, es gibt sehr scharfe Grenzen
der Schien'- und Straßenkompetenzen. —

Rudolf Zimmermann, Buchenhof

Mietwagen für Luftreisende

Ein Mietwagensystem für Besucher aus Großbritannien ist von der British European Airways eingerichtet worden. Dabei sind alle Fahrzeuge, vom Kleinwagen bis zur Luxuslimousine, vorgesehen. Man bezahlt den am Flughafen stehenden Mietwagen bereits bei der Buchung des Flugscheines, wobei die englischen Kleinwagen wie Morris, Austin und Ford eine tägliche Leihgebühr von £ 1 (DM 11,60) zuzüglich sixpence (etwa 25 Pfennig) pro Meile (1,6 km) kosten, der Mieter für Benzin und Öl jedoch selbst aufzukommen hat. Ein großer Wagen kostet bis zu £ 2.10.0 (DM 30,—). Versicherung gegen Haftpflicht, Diebstahl, Feuer und Schäden sind in dem Mietpreis eingeschlossen. Je nach Wunsch des Mieters kann der Wagen ab Flughafen oder Hotel zur Verfügung stehen. Notwendig ist lediglich, daß der Wagenmieter über einen internationalen Führerschein verfügt. *O. D. Godfrey*



Bestraft statt belohnt

In einem Geschäft an der Oberhausener Marktstraße, vor dem ein Parkverbotsschild steht, bezahlte Ernst K. aus Essen schnell eine Rechnung. Sein Motorrad hatte er vor der Tür des Geschäfts abgestellt. Gerade, als er wieder aufsteigen wollte, fuhr ein anderes Motorrad vorbei, das genau so aussah wie jenes, das wenige Tage zuvor einem Arbeitskameraden von Ernst K. auf der Baustelle gestohlen worden war. Wenige Meter weiter hielt der verdächtige Fahrer vor einem Kino. K. jagte zu Fuß hinterher, stellte den jungen Mann und übergab ihn der Polizei. Es war tatsächlich der Dieb. Inzwischen aber hatte sich ein Polizist die Nummer von Ernstens falsch geparktem Motorrad notiert, und wenige Tage später hatte dieser seinen Strafbefehl. Ernst war — im Bewußtsein seiner guten Tat — empört und erhob Einspruch. Er war überzeugt, daß der Richter ein Einsehen haben würde, wenn er die näheren Umstände erführe. Aber der arme Ernst wurde bitterlich enttäuscht. Der Oberhausener Einzelrichter hatte keineswegs ein Einsehen; er konnte sich nicht dazu entschließen, das Verfahren wegen Geringfügigkeit einzustellen. Ernst muß jetzt nicht nur 10 DM Strafe, sondern außerdem noch die Gerichtskosten bezahlen. Dabei hatte der Optimist gedacht, es würde ihm eher eine Belohnung als eine Strafe zustehen. *Meck*

das AUTO MOTOR UND SPORT

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

